

**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E DE CIÊNCIAS SOCIAIS - FAJS
CURSO: RELAÇÕES INTERNACIONAIS
DISCIPLINA: MONOGRAFIA ACADÊMICA
PROFESSOR ORIENTADOR: CLAUDIO FERREIRA DA SILVA**

**SISTEMA PORTUÁRIO E SUA
IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR**

**THAIS MARÇAL RODRIGUES
RA: 2001746/3**

**Brasília/DF
2004**

THAIS MARÇAL RODRIGUES

**SISTEMA PORTUÁRIO E SUA
IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR**

Monografia apresentada como requisito parcial para conclusão do curso de bacharelado em Relações Internacionais do Centro Universitário de Brasília - UniCEUB.

Professor Orientador: Claudio Ferreira

Brasília/DF

2004

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E DE CIÊNCIAS SOCIAIS - FAJS
CURSO: RELAÇÕES INTERNACIONAIS
DISCIPLINA: MONOGRAFIA ACADÊMICA
PROFESSOR ORIENTADOR: CLAUDIO FERREIRA DA SILVA

MEMBROS DA BANCA EXAMINADORA

Prof. Claudio Ferreira da Silva
(Orientador)

Prof. Alair Silvio Cardoso
(Membro)

Prof. Sérvulo Vicente Moreira
(Membro)

Brasília/DF, ____ de _____ de 2004.

“Sob qualquer prisma – econômico, político, social, tecnológico, ambiental e militar – o transporte é inquestionavelmente, a indústria mais importante do mundo”.

Congresso dos EUA

*Dedico,
Aos meus pais e irmãos.*

Agradeço com muito carinho aos meus pais, Aderilton e Nazaré, e aos meus irmãos, Tatiana e Paulo. Tudo o que eu disser é muito pouco para expressar o que sinto por vocês. Eu só posso mostrar, a cada dia, meu enorme amor e, assim, vocês terão uma pequena idéia do que representam para mim.

Ao meu professor e orientador, Cláudio Ferreira, por sua paciência e inestimável ajuda, facilitando a elaboração deste trabalho; Foi um prazer tê-lo conhecido, neste tempo de convivência, aprendi a admirá-lo como mestre, grande pesquisador e amigo.

Às funcionárias da Coordenação de Relações Internacionais, Olga, Rosângela e, em especial, a Otília pelos conselhos úteis durante esses anos.

E, agradeço, principalmente, a Deus, pela força e por estar presente em todos os momentos da minha vida.

SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	V
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	VII
RESUMO.....	VIII
ABSTRACT.....	IX
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Tema.....	1
1.2. Delimitação do Tema	1
1.3. Delimitação do Problema / Hipótese.....	2
1.4. Objetivos.....	3
1.4.1. Geral	3
1.4.2. Específicos.....	3
1.5. Metodologia	3
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	5
2.1. Logística	5
2.2. Transportes.....	8
2.3. Sistema Portuário	12
2.3.1. Histórico no Brasil	12
2.3.2. Estrutura Portuária	15
2.3.3. Custos Portuários.....	19
2.3.4. Legislação Portuária e Afins.....	22
2.3.5. ANTAQ.....	26
2.4. Comércio Exterior	28
2.4.1. Comércio Exterior no Brasil.....	30
2.4.2. Legislação do Comercio Exterior.....	33
3. CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37
5. ANEXOS	39
Anexo A: LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993, “LEI DOS PORTOS” ..	40
Anexo B: LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001, CRIA A ANTAQ.....	57
Anexo C: ORGANOGRAMA DA ANTAQ.....	88
Anexo D: NOTÍCIAS DE 2004 SOBRE OS PORTOS BRASILEIROS.....	89
Anexo E: NOTÍCIAS DE 2004 SOBRE A ANTAQ	92

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACC	Adiantamento sobre Contratos de Câmbio
ACE	Adiantamento sobre Cambiais de Exportação
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ATP	Adicional de Tarifa Portuária
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAF	<i>Currency Adjustment Factor</i>
CAMEX	Câmara de Comércio Exterior
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
CONIT	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
DHI	Departamento de Hidrovias Interiores
DMM	Departamento de Marinha Mercante
DNPRC	Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
DNTA	Departamento Nacional de Transportes Aquaviários
DOU	Diário Oficial da União
DP	Departamento de Portos
DPH	Departamento de Portos e Hidrovias
FINAMEX	Grupo Financeiro Finamex
FOB	<i>Free on Board</i>
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II	Imposto de Importação
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
ISO	<i>International Standardization for Organization</i>
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior
MICT	Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo
MINFRA	Ministério da Infra-Estrutura
MT	Ministério dos Transportes
MTC	Ministério dos Transportes e Comunicações

MVOP	Ministério da Viação e Obras Públicas
NVOCC	<i>Non-Vessel Owning Common Carrier</i>
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-Obra
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PORTOBRAS	Empresa de Portos do Brasil S.A.
PROEX	Programa de Financiamento às Exportações
REI	Registro de Exportadores e Importadores
RET	Regime Especial de Tributação
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SEPRO	Secretaria de Produção
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SNT	Secretaria Nacional de Transportes
SRF/MF	Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

TABELA 01: Quadro Comparativo entre as Modalidades de Transporte	7
FIGURA 01: Mapa dos Principais Portos Marítimos Brasileiros	15
FIGURA 02: Sistemática de Comércio Exterior do Brasil	31

RESUMO

RODRIGUES, Thais Marçal. Sistema Portuário e sua Importância para o Comércio Exterior. Monografia (Graduação em Relações Internacionais). Brasília: Faculdade de Ciências Jurídicas e de Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília – UniCEUB, 2004.

A indústria do transporte reveste-se em todo o mundo, de enorme importância econômica, representando área estratégica de governo. As ações governamentais definidas para o transporte determinam, em grande medida, a capacidade de resposta deste setor à demanda econômica por mobilidade, com evidentes impactos no desenvolvimento econômico e social das nações.

Palavras-chave: Logística, Transportes, Sistema Portuário, Comércio Exterior e Comércio Internacional.

ABSTRACT

RODRIGUES, Thais Marçal. Port System and its Importance for the Foreign Commerce. Monograph (Graduation in International Relations). Brasília: College of Legal Sciences and Social Sciences. Centro Universitário de Brasília – UniCEUB, 2004.

The industry of the transport is armed in the whole world, of enormous economic importance, representing strategical area of government. The defined governmental actions for the transport determine, in great measured, the capacity of reply of this sector to the economic demand for mobility, with evidentes impacts in the economic and social development of the nations.

Key Words: Logistic, Transports, Port System, Foreign Commerce and International Trade.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Tema

“Sistema Portuário e sua importância para o Comércio Exterior Brasileiro”.

1.2. Delimitação do Tema

A indústria do transporte apresenta-se em todo o mundo com enorme importância econômica, representando área estratégica de governo. As ações governamentais e as alterações políticas, definidas para o transporte determinam a capacidade de resposta deste setor à demanda econômica por mobilidade, com evidentes impactos no desenvolvimento econômico, cultural e social das nações.

No Brasil, essa indústria vem experimentando mudanças significativas nos últimos anos. Tais mudanças decorrem, primeiramente, em consequência do aumento da integração econômica entre países. Em segundo lugar, o Governo Federal, dentro de uma nova estratégia de inserção internacional, assume um papel cada vez menos intervencionista e mais facilitador, voltado à criação de condições favoráveis ao desenvolvimento dos transportes pela iniciativa privada.

Neste contexto, destaca-se a desregulamentação e privatização do sistema portuário brasileiro, responsável por mais de 95% do comércio exterior do país, que tiveram como objetivo principal melhorar o desempenho operacional dos portos.

Este novo posicionamento do Estado, quanto ao seu papel na promoção do desenvolvimento econômico, levou à necessidade de criação de Agências Reguladoras. O objetivo das agências é de gerenciar e inspecionar o uso dos recursos e a qualidade dos serviços, sempre tentando estimular a competição e inovação nos setores privatizados.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, em especial para este trabalho, foi criada em 2001, alterada pela MP nº 2.217-3 de 4/9/2001, e regulamentada pelo Decreto nº 4.122 de 13/2/2002.

A atuação da ANTAQ como Agência Reguladora do Governo Federal alcança os interesses do transporte aquaviário nacional no país e no exterior, compreendendo as operações e a infra-estrutura portuária bem como os serviços de navegação de longo curso, de cabotagem, interior e de apoio marítimo e portuário.

1.3. Delimitação do Problema / Hipótese

LAKATOS e MARCONI (1988,p.121) afirmam que “formular o problema consiste em dizer, de maneira explícita, clara, compreensível e operacional, qual a dificuldade com a qual nos deparamos e que pretendemos resolver, limitando o seu campo e apresentando suas características”.

Considerando-se que a pesquisa tem como foco o sistema portuário e sua importância para o comércio exterior nacional defini-se como problema a seguinte questão: Que importância assume o Sistema Portuário Brasileiro dentro do Comércio Exterior Nacional?

Nesse trabalho, pretende-se demonstrar que a dinâmica e as circunstâncias temporais relativas ao desenvolvimento dos portos brasileiros estimularam o crescimento do comércio exterior do país.

Além disso, espera-se evidenciar que o fortalecimento dos órgãos reguladores, especificamente da ANTAQ traz inúmeros benefícios para o país, estado ou região onde estiver envolvida.

1.4. Objetivos

1.4.1. Geral

- Mostrar que o sistema portuário brasileiro tem atualmente um desempenho melhor do que alguns anos atrás.

1.4.2. Específicos

- Realizar levantamento bibliográfico;
- Analisar levantamento bibliográfico para elaboração de referencial teórico sobre logística, transporte e sistema portuário;
- Avaliar a situação do sistema portuário brasileiro;
- Apresentar a importância da ANTAQ e as novas políticas do Governo para o sistema portuário nacional; e
- Relatar considerações finais inerentes aos dados obtidos.

1.5. Metodologia

Sabe-se que a leitura é de fundamental importância, principalmente porque abrange o conhecimento e ajuda a cultivar o hábito de ler, além do que há uma soma de informação e se conhece outras culturas. Este sem dúvida é o ponto inicial para se obter uma metodologia de pesquisa, ou seja, ler.

Sem dúvida que a metodologia é um conjunto de instrumentos que deverão ser utilizados na investigação do tema para a elaboração da monografia e que tem por finalidade encontrar o método mais coerente para se atingir os objetivos propostos.

Para LAKATOS e MARCONI (1988,p.41-42) método é “o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros -, traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista”.

A metodologia aplicada nesta monografia foi baseada na pesquisa bibliográfica, utilizando-se de literatura disponível sob forma de livros, revistas, jornais, boletins informativos, *sítes* na internet e materiais diversos que contenham idéias e informações sobre o tema.

Vale salientar que no mundo globalizado em que vivemos, onde a informação é passada e repassada em instantes, é imprescindível um acesso ao mundo virtual, pois é ali que se encontram as informações mais atualizadas. Através da coleta destes dados, especialmente junto a órgãos inerentes a construção deste material, é mais fácil se obter, juntadas as informações impressas, um material atualizado para consolidação de análise com sustentação sobre o tema escolhido.

Para todo método de pesquisa correspondem uma ou mais técnicas. Os métodos de pesquisa exigem anotações e registros durante todo o período da investigação e essas anotações se concretizam através das respectivas técnicas.

Para ALVARENGA e ROSA (2001,p.162) as “técnicas ou estudos são procedimentos mais restritos que operacionalizam os métodos, mediante emprego de instrumentos adequados”. Uma técnica utilizada nesta monografia foi a da coleta de referencial documental e bibliográfico.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Logística

Não se pode tratar do tema transportes sem fazer referência à logística, pois não há dúvida que são temas que estão diretamente relacionados e têm importância no comércio exterior.

Segundo BALLOU (1993,p.18),

“A concepção logística de agrupar conjuntamente as atividades relacionadas de produtos e serviços para administra-las de forma coletiva é uma evolução natural do pensamento administrativo. As atividades de transportes, estoques e comunicações iniciaram-se antes mesmo da existência de um comércio ativo entre regiões”.

Mais adiante BALLOU (1993,p.94) prossegue afirmando que “toda logística gira em torno do produto. Suas características freqüentemente moldam a estratégia logística necessária para deixar o produto disponível para o cliente (...) Por isso mesmo, é importante compreender sua natureza”.

Logo, ao se tratar de logística sabe-se que indiretamente a mesma está relacionada ao transporte, pois esses se complementam. Atualmente, existe um grande movimento de cargas ou de pessoas para algum lugar. Esta movimentação surgiu com uma expansão que os transportes tiveram a partir do século passado. O fluxo de carga é tão intenso e volumoso, que gera uma necessidade de viabilizar o comércio de mercadoria em qualquer lugar do planeta, despachando-se a carga para seu mercado consumidor com custos e qualidade, no tempo certo, na quantidade certa, no local exato e a preço competitivo.

Salientam MENDONÇA e KEEDI (1997,p.22) que,

“Uma logística de transporte montada adequadamente, baseada sobre as variáveis importantes do processo, entre elas os custos e os prazos de entrega de mercadorias, pode representar a lucratividade ou prejuízo na atividade exportadora ou importadora e, conseqüentemente, a sua manutenção ou retirada do jogo das trocas internacionais”.

Na atualidade, há uma necessidade de que os profissionais de logística devam estar preocupados com o fluxo de mercadorias. A logística pode ser utilizada na distribuição interna e na externa, logo, a cadeia de suprimentos quase é inalterada, pois existem os mesmos tipos de participantes da cadeia como os clientes, a armazenagem, a fábrica, os fornecedores e os transportes.

Sendo assim, vale salientar a justificativa para tal que BALLOU (1993,p.23) foca:

“Não existe nenhuma razão mais importante para um jovem do que a perspectiva de um bom emprego ou, para o executivo ambicioso, do que a perspectiva de uma posição melhor. A maioria das firmas de serviços ou agências e instituições governamentais, assim como todas empresas privadas, necessitam do auxílio de um especialista em logística em variados graus. Acontece que a demanda por profissionais em logística tem sido superior a oferta de pessoal treinado, sendo esta escassez particularmente aguda em nível de gerência. Isto tem levado à contratação de pessoal externo à organização e sem treinamento formal na área”.

Ponto fundamental quando se fala em logística são as que dizem respeito às suas atividades, chave e suporte, que compõem a logística empresarial, ou seja, gerenciamento da cadeia de suprimento, definida como *Supply Chain Management*, um conceito inovador que surgiu para substituir o conceito de gestão integrada.

Este conceito diz que não cabe ao administrador fazer a gestão apenas da empresa dele, mas incluir nesta administração todos os componentes que fazem parte da cadeia de suprimentos, ou seja, administrar as relações entre os componentes, estabelecer parcerias, conhecer o ambiente e analisar os processos a fim da obtenção do sucesso nas negociações.

Segundo FLEURY *et al* (2000,p.36),

“O papel da logística no negócio aumentou tanto em escopo quanto à importância estratégica. A integração de cadeias de suprimentos, resposta rápida, filosofia *just-in-time*, revolucionaram não somente a forma pela qual as empresas gerenciam suas atividades logísticas, mas também, como gerenciam todo o seu negócio. As estratégias logísticas influenciam no projeto, no produto, nas parcerias, alianças e nas seleções de fornecedores e outros processos vitais para os negócios. Com uma contínua necessidade de aprimoramento as empresas procuram aumentar sua competitividade e a conquista constante da fidelidade de seus clientes, com isso, os

administradores buscam a máxima integração da logística aos processos da organização”.

Para LOPEZ (2000,p.93), “principalmente no comércio exterior, que em geral contempla maiores distâncias a serem percorridas e participação de detalhes adicionais ao transporte interno, a escolha deve ser baseada em análise logística mais ampla”. Para melhor visualização de fatores a serem analisados observe-se a tabela a seguir:

TABELA 01: Quadro Comparativo entre as Modalidades de Transporte

Aspectos e Respectivas Conotações (1 Péssimo 2 Ruim 3 Regular 4 Bom 5 Ótimo)	Marítima	Ferroviária	Rodoviária	Aérea
Menor Custo de Transporte	5	3	2	1
Rapidez de Transporte	1	3	2	5
Maior Velocidade nas Outras Etapas (recepção/entrega, embarque, armazenagem, etc.)	1	2	2	5
Permite a Utilização de Terminais Particulares de Usuários	2	3	5	1
Menores Despesas com Embalagem	2	2	4	5
Menores Despesas com Seguro	2	3	4	5
Menores Riscos de Congestionamento	2	5	1	4
Possibilidade de Transportes de Grandes Volumes	5	4	1	1
Possibilidade de Transporte “Porta a Porta” com Menor Manipulação da Carga	1	3	5	2
Pronta Reação a Conjunturas Favoráveis	1	2	3	5
Propicia Maior Rotatividade de Estoques	1	2	3	5
Capacidade de Integração, Inclusive de Regiões Afastadas	1	2	5	2
Melhor Aproveitamento da Consolidação de Carga	4	3	3	5
Adequação para Distâncias Longas	5	4	1	5
Adequação para Distâncias Curtas	2	3	5	2

FONTE: LOPEZ, José Manuel Cortiñas. *Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro*. São Paulo: Aduaneiras, 2000, p. 93.

Visto a importância de uma adequada análise salienta-se que para CHRISTOPHER (2002,p.2) a logística é,

“O processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados através da organização e seus canais de marketing, de modo a poder maximizar as lucratividades presente e futura através do atendimento dos pedidos a baixo custo”.

2.2. Transportes

Inicialmente pode-se considerar a definição lingüística de transporte como “o ato de transportar, conduzir, transferir, levar um objeto de um ponto para outro”.

Para MENDONÇA e KEEDI (1997,p.25), “a evolução humana foi acompanhada pelo desenvolvimento do sistema de transporte, que foi se adaptando à sua necessidade através do tempo”.

BALLOU (1993,p.24), salienta que o “transporte refere-se aos vários métodos para se movimentar produtos. Algumas das alternativas populares são os modos rodoviário, ferroviário e aeroviário”.

Estes podem ser desdobrado em:

- a) Pré-transporte ou Frete Interno na Origem: encaminhamento do produto da zona de produção ao local de início do transporte internacional.
- b) Transporte Internacional: Deslocamento entre dois países por um contrato internacionalmente aceito.
- c) Pós-transporte ou Frete Interno no Destino: deslocamento que se inicia ao fim do transporte internacional, ou seja, do local de desembarque até o destino do produto. (LOPEZ, 2000, p. 33)

Partindo destes conceitos percebe-se que transporte não deve ser analisado como uma tarefa simples, pois existe uma diversidade de fatores que caso não

forem analisados, são na maioria das vezes condições decisivas para o sucesso ou fracasso da operação de transporte, seja nacional ou internacional.

Segundo MENDONÇA e KEEDI (1997,p.13),

“Atualmente, o desenvolvimento da indústria de transportes, o avanço das comunicações e a informatização impuseram ao setor um dinamismo apreciável, que sempre foi carente de confiabilidade, agilidade e preço competitivo. As empresas de navegação, particularmente os megaarmadores, buscam a cada dia maximizar a concorrência, atendendo esse importante trinômio. Por isso, as informações e conhecimentos sobre os transportes internacionais precisam ser ajustados a atualizados para acompanhar esse desenvolvimento”.

Neste desenvolvimento esbarra-se na dinâmica do custo. O transporte representa uma parcela substancial do custo logístico, influenciando de forma significativa na competitividade dos produtos vendidos, pois os custos com transporte podem tornar operações de comércio exterior inviáveis. Segundo BALLOU (1993,p.24), “o transporte é a atividade logística mais importante simplesmente porque ela absorve, em média, de um a dois terços dos custos logísticos”.

Assim, salienta-se que realizar o transporte internacional não é uma simples tarefa, pois envolve países diferentes, culturas, tradições, pessoas distintas, e também, legislações que divergem entre si, dificultando e impossibilitando em muitas vezes as operações, devido ao descaso das partes que intervêm no negócio.

O transporte é de fundamental importância nas transações comerciais, pois as mercadorias têm que ir e vir continuamente, sendo que o comércio internacional tem sua política diretamente vinculada à política cambial. Quanto mais nacionalizado for o transporte, melhor para a economia do país, que economiza divisas. Os transportes, em todo mundo, promovem a circulação das mercadorias e das pessoas, conseqüentemente a circulação de riquezas. (LOPEZ, 2000, p.33-44).

Entende-se que o transporte tanto pode favorecer como pode liquidar as pretensões de uma empresa em se consolidar em um determinado mercado, fato esse que explica a complexidade de realizar o transporte internacional.

O transporte requer controle específico dentro do planejamento traçado, por envolver aspectos financeiros, comerciais e operacionais, portanto, para um desempenho viável dos transportes internacionais é essencial a observação dos responsáveis pela operação internacional de alguns pontos fundamentais.

Dentre pontos fundamentais tem-se a fase da negociação, que é muito importante, pois nesse momento devem ser definidos claramente quais os produtos envolvidos, o tipo de mercado para o qual o produto será enviado, disponibilidade do modal utilizado, frequência, adequação e exigências legais, além do preço, que poderá variar significativamente com o frete, nessa fase também se definem o prazo de entrega e sua urgência, os *incoterms*¹, que limitam as responsabilidades do vendedor e comprador, o tipo de embalagem compatível com o transporte, assim como os pontos de embarque e desembarque.

UELZE (1974,p.31) já alertava que,

“Nosso país teve até o momento raras iniciativas de procurar mercados no exterior. As únicas medidas de defesa do transporte nacional, até agora, foram dispositivos que forçaram os transportes por bandeira brasileira, seja por via marítima ou área; não se cogitou de tornar o Brasil mais acessível aos outros países da América do Sul, o que poderia ser feito se realizássemos investimentos nas facilidades de comunicações e transportes, entre o nosso país e os demais da América do Sul, transformando o Brasil em um efetivo centro de comércio exterior”.

Assim como se vê, o transporte internacional pode ser realizado pelos modais marítimo, terrestre, aéreo ou pela combinação destes meios (intermodalidade e multimodalidade), sendo que a escolha ideal deve suprir as necessidades, tanto do exportador como do importador, cabendo somente a eles esta opção:

a) Modal: utilização de apenas um meio de transporte.

¹ *Inconterms*: Abreviatura da expressão “*Internacional Commercial Terms*”, que quer dizer “Termos Internacionais de Comércio”, que denomina as regras elaboradas pela ICC - *International Chamber of Commerce* (Câmara de Comércio Internacional), com o objetivo de definir com a maior precisão possível às obrigações dos contratantes nas operações de compra e venda internacionais.

- b) Segmentado: Utilização de veículos diferentes de uma ou mais modalidades de transporte, com contratos distintos.
- c) Sucessivo: num único contrato, há transbordo para prosseguimento do transporte da mercadoria em veículo da mesma modalidade.
- d) Combinado: juntam-se elementos de diferentes modos de transporte em uma só operação.
- e) Intermodal: transporte por duas ou mais modalidades em uma mesma operação.
- f) Multimodal: consiste na utilização de mais de uma modalidade de transporte, desde a origem até o destino da carga, regida por um único contrato de transporte. Compreende os serviços indispensáveis à completa execução do transporte da mercadoria, incluindo coleta, consolidação/desconsolidação e movimentação da carga. Executado sob a responsabilidade única de um OTM - Operador de Transporte Multimodal. (LOPEZ, 2000, p. 42-43).

MENDONÇA e KEEDI (1997,p.28) salientam que,

“O transporte marítimo é aquele realizado por navios em oceanos e mares. Pode ser utilizado para todos os tipos de carga e para qualquer porto do globo, sendo o único meio de transporte que possibilita a remessa de milhares de toneladas ou de metros cúbicos de qualquer produto de uma só vez”.

Para uma adequação do transporte brasileiro há barreiras a serem transportas e para CHRISTOPHER (1997,p.101-105) estes desafios envolvem os seguintes aspectos:

- “a tendência de especialização da produção em diversas partes do mundo, que faz com que muitos produtos recebam componentes vindos de três ou quatro continentes diferentes. Isto leva a um aumento potencial do *lead-time*;
- o crescimento potencial da rede de fornecedores e da rede de distribuição;
- transportes mais demorados em função da complexidade e, eventualmente, sobrecarga do sistema;

- múltiplas opções de escolha quanto a mercado, canais de distribuição e formas de transporte;
- possibilidade de montagem durante transporte e possibilidade de acabamento próximo ao consumidor;
- ciclo de vida cada vez mais curto, exigindo constante redimensionamento e modificações na rede logística;
- barreiras políticas, culturais, de regulamentação, de línguas e geográficas;
- incertezas associadas à distância, à demanda e ao controle dos processos, das informações e dos materiais”.

2.3. Sistema Portuário

2.3.1. Histórico no Brasil²

No final do século XIX e início do século XX, começaram as concessões para construção e exploração de portos no Brasil. Em 1912, o Governo Federal, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas - MVOP, criou a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspetoria Federal de Navegação para regular os setores portuários e de navegação, que funcionaram independentes até a promulgação do Decreto nº 23.607, de agosto de 1932, quando foi criado o Departamento de Portos e Navegação, unindo essas atividades sob uma única administração.

Em 1934, resultado da consolidação de vários diplomas legais, foi editado o Decreto nº 24.508, de 19 de junho de 1934, definindo os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformizando as taxas portuárias quanto a sua espécie, incidência e denominação, que passou a nortear os serviços prestados nos portos e na navegação.

Com o Decreto-Lei nº 6.166, de 31 de dezembro de 1943, houve então, uma nova separação daqueles setores, sendo criado no MVOP o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais - DNPRC, para administrar o setor portuário.

² Todas as informações disponibilizadas neste item foram coletadas junto ao Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: outubro de 2004.

A evolução prosseguia e muitas concessões se extinguiram e, mais uma vez, o MVOP teve que fazer adaptações nos citados setores, Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN, conforme disposto na Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963, que se constituiu numa autarquia com personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa, técnica e financeira, órgão da administração indireta, para enfrentar o novo desafio de administrar os setores portuário e hidroviário.

Em 1967, por força do Decreto-Lei nº 200/67, foi extinto o MVOP e criado o Ministério dos Transportes - MT, continuando o DNPVN a administrar diretamente alguns portos e a incentivar a constituição de empresas para administrar a atividade portuária, originando as atuais companhias docas federais. Assim, com a continuação de evolução do processo de estatização, e para dar maior agilidade ao desenvolvimento do setor portuário e hidroviário, foi sancionada a Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975, extinguindo o DNPVN e, em consequência, criando a Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRAS, empresa pública de direito privado, também com autonomia administrativa e financeira, na administração indireta, para melhor continuar enfrentando o desafio de administrar o Sistema Portuário Brasileiro, através de uma empresa controladora.

Em 1990, com a reorganização dos ministérios da República, a PORTOBRAS foi extinta pela Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990 e, por força do Decreto nº 99.244, de 10 de maio de 1990, o setor de transporte, no âmbito federal, ficou subordinado ao Ministério da Infra-Estrutura - MINFRA. Em consequência, foram criados a Secretaria Nacional de Transportes - SNT e o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários - DNTA, que passaram a administrar os portos, as hidrovias e a navegação, reunificando essas atividades, na administração direta federal.

A partir da Lei nº 8.422, de 13 de maio de 1992, o MINFRA foi transformado no Ministério dos Transportes e Comunicações - MTC, continuando a SNT e o DNTA, responsáveis pela administração dos portos, das hidrovias e da navegação.

No ano seguinte o Decreto nº 731, de 25 de janeiro de 1993, restabeleceu o MT, ficando o setor portuário administrado pelo Departamento de Portos e Hidrovias - DPH, subordinado à Secretaria de Produção - SEPRO, do MT.

Em 1993, foi editada a Lei nº 8.630, de 25 de janeiro de 1993, dispondo sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, que revogou diversas normas legais, dentre elas o Decreto nº 24.508/34, estabelecendo uma nova ótica para o setor, incrementando a participação de estados, de municípios e da iniciativa privada na exploração da atividade portuária.

Desdobrou a administração das atividades aquaviárias no Departamento de Portos - DP, Departamento de Hidrovias Interiores - DHI e Departamento de Marinha Mercante - DMM, para administrar essas diferentes atividades.

Com a promulgação da Lei nº 8630 foi deflagrado o processo de modernização das atividades portuárias. Em outubro de 1995 iniciou-se o Programa de Desestatização nos portos contemplando, entre suas ações para alcance de objetivos, a participação da iniciativa privada nos investimentos em instalações e reaparelhamento portuário. Integrante dessa descentralização é o Programa de Arredamentos de Áreas e Instalações Portuárias.

Decorridos cerca de doze meses após a divulgação do levantamento anterior, o Departamento de Portos apresenta o novo Demonstrativo Analítico Consolidado do Programa de arrendamentos de Áreas e Instalações Portuárias, em sua quarta versão, a partir de informações atualizadas pelas Administrações Portuárias até o mês de dezembro de 2000.

FIGURA 01: Mapa dos Principais Portos Marítimos Brasileiros



FONTE: Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://transportes.gov.br>>. Acesso em: setembro 2004.

2.3.2. Estrutura Portuária

Armador: É uma pessoa jurídica, estabelecida e registrada, com a finalidade de realizar transporte marítimo, local ou internacional, através de operação de navios, explorando determinadas rotas, e que se oferece para transportar cargas de todos os tipos de um porto a outro. O mesmo não precisa necessariamente ser

proprietário de todos os navios que está operando, podendo utilizar navios afretados³ de terceiros para compor sua frota.

MENDONÇA e KEEDI (1997,p.57), lembram que o armador é o “responsável pela carga que está transportando, responde juridicamente por todos os problemas ou efeitos sobre a mesma”.

Agência Marítima: É a empresa que representa o armador de determinado país, estado ou porto, fazendo a ligação entre o armador e o comerciante/exportador/importador. Não é comum o contato direto do comerciante com o armador, visto que esta função pertence ao agente marítimo. Este agente poderá ser uma empresa do próprio armador, ou uma empresa independente contratada pelo mesmo para representá-lo e para prestação de serviços.

Segundo MENDONÇA e KEEDI (1997,p.57), “entre as atividades de uma Agência Marítima está o controle das operações de carga e descarga e o angariamento de carga para o espaço disponível do navio”.

Terminal de Carga: Trata-se de local especializado no armazenamento, estufagem⁴ de contêineres, paletização⁵ e movimentação de cargas para embarques e desembarques, localizados fora das áreas portuárias, sendo também utilizados pelos armadores para armazenamento de contêineres vazios a serem entregues aos embarcadores.

Comissária de Despacho: É uma empresa prestadora de serviços, que age nos portos, apta a auxiliar os comerciantes para que a sua mercadoria seja despachada, liberada e embarcada no navio, no porto de embarque, ou desembarcada do navio e liberada no porto de desembarque. Auxilia também os

³ Afretador: Aquele que aluga um navio para sua utilização ou exploração comercial.

⁴ Estufagem: Ato de coletar cargas dentro do contêiner.

⁵ Paletização: Ato de unitizar determinada carga sobre o pallet. O pallet é uma unidade semelhante a um estrado, em geral de madeira, utilizado para unitização de cargas, sendo que a unitização é o ato de unir vários volumes pequenos, em um recipiente maior, com o intuito de facilitar a sua movimentação.

comerciantes em tudo o que for necessário para a boa consecução da exportação e/ou importação, agindo em nome dos mesmos junto às repartições públicas governamentais e agências marítimas, e realizando trabalhos que os comerciantes não estão acostumados ou não têm estrutura para realizar, ou não tem interesse.

MENDONÇA e KEEDI (1997,p.58) salientam que Comissária de Despacho “é comumente chamado de despachante, confundindo-se com o próprio despachante que é a pessoa física concursada, apta a atuar nesta função e que costuma emprestar seu nome e agir dentro das comissárias de despachos”.

Trasitário: É um prestador de serviços que está habilitado a fazer por seu cliente um trabalho completo, desde a retirada da mercadoria em seu depósito/fábrica até a entrega no armazém importador, efetuando todos os trâmites necessários.

Transportador Comum Não-Proprietário de Navio: É o NVOCC (*Non-Vessel Owning Common Carrier*). É um armador sem navio, com registro no DMM - Departamento de Marinha Mercante para poder operar, que se propõe a realizar transporte marítimo em navios de armadores constituídos.

Conhecimento de Embarque: Para que toda a estrutura portuária consiga trabalhar de forma adequada e sem problemas criou-se o “Conhecimento de Embarque”. Para MENDONÇA e KEEDI (1997,p.66), “é um documento de extrema importância no Comércio Exterior e o principal em se tratando de transporte”.

O Conhecimento de Embarque possui três finalidades específicas:

- representa um contrato de transporte entre o transportador e o embarcador;
- é o recibo de entrega da mercadoria a bordo do navio; e
- é um título de crédito.

Operador Portuário: É o responsável pelas operações alfandegadas portuárias, dentro das áreas dos portos organizados, suas atividades são todas aquelas que envolvem a movimentação de cargas provenientes e/ou destinadas ao transporte aquaviário.

Segundo MENDONÇA e KEEDI (1997,p.86), “as responsabilidades destes operadores portuários são em relação à administração do porto, às mercadorias movimentadas, aos trabalhadores portuários, ao OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra e ao seu contratante, que poderá ser o armador, exportador ou importador”.

Sindicato dos Trabalhadores Avulsos: As movimentações de cargas nos navios, como embarque, estiva e descarga, devem ser realizadas por pessoas devidamente sindicalizadas e filiadas ao OGMO, dentre elas:

- Sindicato dos Conferentes: pessoas responsáveis pela conferência da entrada e saída de cargas dos navios;
- Sindicato dos Estivadores: responsável pela movimentação e arrumação de cargas a bordo dos navios;
- Sindicato dos Bloquistas: pessoas responsáveis pela peação⁶ e despeação⁷ de cargas a bordo dos navios;
- Sindicato dos Consertadores: trabalhadores que cuidam de consertos de embalagem ou cargas a bordos dos navios;
- Sindicato dos Vigias: responsável pela guarda da entrada de pessoas nos navios atracados nos portos. (MENDONÇA e KEEDI,1997,p.87)

Práticos: Pessoal técnico especializado, com grande conhecimento marítimo e náutico, além de total domínio da região, porto em que trabalham e canais de

⁶ Peação: Ato de fazer a amarração, fixação ou travamento da carga com materiais como corda, cabo de aço, madeira como vigas e tábuas, colchões de ar, etc, nos navios ou contêineres.

⁷ Despeação: Ato de desamarar ou soltar as cargas. O contrário de peação.

navegação, que orientam os comandos dos navios nas manobras de entrada e saída dos portos e passagens pelos canais de navegação.

Segundo MENDONÇA e KEEDI (1997,p.87), “são considerados assessores do comandante, não exercendo efetivamente o comando, mas instruindo o comandante nas operações e procedimentos a serem cumpridos, permanecendo este último, responsável pelo navio e sua carga”.

Rebocadores: São pequenas embarcações, dotadas de motores de grande potência utilizados no auxílio das manobras dos grandes navios de entrada, atracação e saída dos portos e canais em todo o mundo, bem como serviços de rebocagem de navios nos portos, alto mar e em salvamentos.

Pátios e Armazéns de Cargas: Locais especializados em armazenar, fazer a estufagem de contêineres, paletização, movimentação de cargas para embarques e desembarques nos portos, operados por empresas privadas não tendo a participação estatal.

2.3.3. Custos Portuários

Não há dúvida de que os custos portuários ainda são elevados, e afetam a competitividade. O Brasil já passou por uma fase de retirada do Estado das operações portuárias com a Lei nº 8.630/93, mas seria necessário, no entanto, que a passagem à iniciativa privada não se caracterizasse apenas pela concessão dos terminais como ocorreu a partir de 1995, ano em que houve a primeira privatização, do T-37, da Libra Terminais, em Santos.

A Lei nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993, dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. A implantação desta lei, é de fundamental importância para a redução do "Custo Brasil". (Ver Anexo A).

Acredita-se que um dos principais obstáculos à expansão das exportações está relacionado às etapas finais do processo de exportação, mais especificamente

após a chegada da mercadoria no porto de saída. As dificuldades mais importantes são a burocracia alfandegária e os custos portuários.

LOPEZ (2000,p.36) salienta que “os custos do transporte marítimo são influenciados por: características da carga, peso e volume cúbico da carga, fragilidade, embalagem, valor, distância entre os portos de embarque e desembarque, e localização dos portos”.

Os custos de exportação dependem muito da condição de venda - *incoterms* - a ser contratada. Considerando-se uma exportação conduzida pela condição FOB, os custos adicionais seriam, basicamente: modificação de embalagens, despesas com paletização, serviços de despachante aduaneiro, transporte e seguro até o ponto de embarque para o exterior, emissão de certificado de origem, despesas portuárias, despesas com câmbio e vistos consulares.

CHRISTOPHER (2002,p.57) lembra que,

“Uma vez que o gerenciamento logístico é um conceito orientado para o fluxo, com o objetivo de integrar recursos ao longo de todo o trajeto que se estende desde os fornecedores até os clientes finais, é desejável que se tenha um meio de avaliar os custos e o desempenho deste fluxo”.

Os custos portuários são os referentes ao ambiente de carregamento e descarregamento, em suma, ao complexo portuário onde se dá a operação, podendo ser direto e indireto, onde:

- Custo Portuário Direto: são os custos aplicados sobre a utilização dos equipamentos e instalações portuárias terrestres ou marítimas, embarque e descarga de cargas; e
- Custo Portuário Indireto: são os custos com praticagem, rebocadores entre outros.

No custo portuário tem-se a tarifa de frete, denominada de Frete Básico, que é o valor cobrado segundo o peso ou volume da mercadoria (cubagem),

prevalecendo sempre o que propiciar maior receita ao armador. Entretanto, além do frete, outras cobranças incidem como custo e costumam ser aplicadas, sendo as mais comuns:

- a) *Ad valorem* (percentual que incide sobre o valor no local de embarque da mercadoria): aplicado normalmente quando esse valor corresponder a mais de US\$ 1,000.00 por tonelada. Pode substituir o frete básico ou complementar seu valor.
- b) Sobretaxa de Combustível (*Bunker Surcharge*): percentual aplicado sobre o frete básico, destinado a cobrir custos com combustível.
- c) Taxa para Volumes Pesados (*Heavy Lift Charge*): atribuída às cargas cujos volumes individuais, excessivamente pesados (normalmente acima de 1500 Kg), exijam condições especiais para embarque/desembarque ou acomodação no navio.
- d) Taxa para Volumes com Grandes Dimensões (*Extra Length Charge*): aplicada geralmente a mercadorias com comprimento superior a 12 metros.
- e) Adicional de Porto: taxa cobrada quando a mercadoria tem como origem ou destino algum porto secundário ou fora da rota.
- f) Fator de Ajuste Cambial - CAF (*Currency Adjustment Factor*): utilizado para moedas que desvalorizam sistematicamente em relação ao dólar norte americano.
- g) Sobretaxa de Congestionamento (*Port Congestion Surcharge*): incide sobre o frete básico, para portos onde existe demora para atracação dos navios. (LOPEZ, 2000, p. 36-37).

2.3.4. *Legislação Portuária e Afins*⁸

Dada a quantidade e variabilidade de normas e regulamentos que direta ou indiretamente interagem com a questão portuária, fez-se um levantamento legislativo qualitativo, que a despeito de não ser exaustivo, deverá refletir a situação da evolução do tópico em questão.

Vale salientar que Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como “Lei dos Portos”, não estabeleceu clara e detalhadamente um modelo portuário, entretanto esta, de certa forma, marcou a história portuária brasileira. A Lei estabeleceu os conceitos de Porto Organizado, Autoridade Portuária (Administração do Porto), instituiu o Conselho de Autoridade Portuária – CAP -, a figura do Operador Portuário e o Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO -, visando fundamentalmente estimular os arrendamentos, o aumento da eficiência operacional nos portos, à redução de custos e, conseqüentemente, à promoção do porto à condição de veículo logístico moderno voltado à facilitação e ao estímulo de fluxos comerciais crescentes e sustentáveis.

1955: Lei nº 2.546, de 16 de julho de 1955. Autoriza os concessionários e as administrações de portos a cobrarem juros de mora sobre dívidas provenientes de serviços prestados. DOU 26.07.1955.

1958: Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958. Cria o Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramentos dos Portos, e dá outras providências. DOU 11.07.1958.

1963: Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963. Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional e dá outras providências. DOU 21.02.1963 / RET. 01.03.1963.

⁸ Todas as informações disponibilizadas neste item foram coletadas junto ao Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: outubro de 2004.

1965: Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965. Dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados, e dá outras providências. DOU 29.11.1965 / RET 10.12.1965.

1967: Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967. Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias. DOU 26.01.1967 / RET. 01.02.1967.

1967: Decreto-lei nº 126, de 31 de janeiro de 1967. Define as atribuições dos Portos Organizados e Repartições aduaneiras na fiscalização, controle e trânsito de mercadorias. DOU 01.02.1967.

1967: Decreto-lei nº 128, de 31 de janeiro de 1967. Dispõe sobre a alienação de imóveis integrantes dos acervos das empresas concessionárias dos serviços portuários. DOU 02.02.1967.

1967: Decreto-lei nº 188, de 23 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a aplicação da correção do registro contábil do valor original dos bens do ativo imobilizado do capital das empresas concessionárias dos serviços portuários. DOU 24.02.1967.

1967: Decreto-lei nº 256, de 28 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a extinção da autarquia federal denominada Administração do Porto do Rio de Janeiro e autoriza a constituição da Cia. Docas do Rio de Janeiro, e dá outras providências. DOU 28.02.1967 / RET. 10.03.1967.

1968: Lei nº 5.385, de 16 de fevereiro de 1968. Regulamenta o Trabalho de Bloco. DOU 20.02.1968.

1969: Ato Complementar nº 74, de 20 de outubro de 1969. Dispõe sobre a correção monetária sobre os valores dos objetos lançados no ativo imobilizado do capital das concessionárias de serviços portuários. DOU 21.10.1969.

1969: Decreto-lei nº 794, de 27 de agosto de 1969. Autoriza a União a constituir empresas para a exploração de portos, terminais e vias navegáveis e dá outras providências. DOU 28.08.1969 / RET. 01.09.1969.

1969: Decreto-lei nº 976, de 20 de outubro de 1969. Dá nova redação ao parágrafo 1º do artigo 1º do Decreto-lei nº 359, de 17 de dezembro de 1968. DOU 21.10.1969.

1976: Decreto-lei nº 1.507, de 23 de dezembro de 1976. Altera o artigo 3º e seus parágrafos da Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958, e dá outras providências. DOU 24.12.1976.

1976: Decreto-lei nº 1.507, de 23 de dezembro de 1976. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências. DOU 31.05.1995.

1979: Lei nº 6.671, de 04 de julho de 1979. Inclui no Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o Porto de Tefé, localizado no município de Tefé, Estado do Amazonas. DOU 07.07.1979.

1982: Lei nº 7.002, de 14 de junho de 1982. Autoriza a implantação de jornada noturna especial nos portos organizados, e dá outras providências. DOU 15.06.1982.

1990: Decreto nº 99.475, de 24 de agosto de 1990. Dispõe sobre a descentralização da administração dos portos, hidrovias e eclusas que menciona, e dá outras providências. DOU 28.08.1990.

1993: Decreto nº 1.035, de 30 de dezembro de 1993. Dispõe sobre o recolhimento do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso, e dá outras providências. DOU 03.01.1994.

1993: Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das instalações Portuárias e dá outras providências. DOU 26.02.1993.

1995: Decreto nº 1.467, de 27 de abril de 1995. Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos. DOU 28.04.1995 / RET. 29.04.1995.

1995: Decreto nº 1.596, de 17 de agosto de 1995. Autoriza a realização de levantamento dos trabalhos portuários em atividade, e dá outras providências. DOU 18.08.1995.

1995: Decreto nº 1.596, de 17 de agosto de 1995. Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências. DOU 18.08.1995.

1995: Instrução Normativa nº 38/SRF/MF, de 27 de julho de 1995. Estabelece termos e condições para o alfandegamento de portos organizados, instalações portuárias de uso público ou instalações e terminais portuários de uso privativo. DOU 31.07.1995.

1995: Portaria Interministerial nº 1, de 17 de agosto de 1995. Dispõe sobre a execução do seu processo de levantamento em atividade. DOU 18.08.1995.

1995: Portaria nº 600/MT, de 16 de novembro de 1995. Define a Coordenação do Programa de Privatização dos Portos, ao nível do Ministério dos Transportes. DOU 16.11.1995.

1995: Resolução nº 1, do Conselho de Governo (Câmara de Políticas de Infra-Estrutura), de 27 de abril de 1995. Fixa a orientação básica para o desenvolvimento das atividades e iniciativas relacionadas ao Programa Integrado de Modernização dos Portos. DOU 28.04.1995.

1996: Decreto nº 1.886, de 29 de abril de 1996. Regulamenta disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências. DOU 30.04.1996.

1996: Decreto nº 1.910, de 21 de maio de 1996. Dispõe sobre a concessão e a permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público, e dá outras providências. DOU 22.05.1996.

1996: Decreto nº 1.912, de 21 de maio de 1996. Dispõe sobre o alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias de uso público e de uso privativo, e dá outras providências. DOU 22.05.1996.

1996: Decreto nº 2.088, de 04 de dezembro de 1996. Autoriza a prorrogação da descentralização, até 31 de dezembro de 1997, referente às atividades que menciona e dá outras providências. DOU 05.12.1996.

1996: Lei nº 9.309, de 02 de outubro de 1996. Revoga a Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988, que cria o Adicional de Tarifa Portuária – ATP, e dá outras providências. DOU 04.10.1996.

1997: Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997. Regulamenta o artigo 2º da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios ou Estados da Federação a exploração dos portos federais. DOU 25.03.1997.

1998: Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. DOU 30.11.1998.

2.3.5. ANTAQ⁹

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233 (ver anexo B), de 5 de junho de 2001, é entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia

⁹ Todas as informações disponibilizadas neste item foram coletadas junto ao Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: novembro de 2004.

financeira e funcional, vinculada ao MT, com sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Seus dirigentes contam com estabilidade e mandatos fixos, o que significa dizer que somente podem ser afastados nos casos expressos em legislação. O sistema adotado implica em mandatos não-coincidentes, de modo a impossibilitar a renovação de toda a diretoria de uma única vez, permitindo a autonomia gerencial. Além disso, os nomes dos diretores devem ser submetidos à apreciação do Senado Federal.

No tocante ao processo decisório, a ANTAQ deve ter suas ações pautadas nos princípios da legalidade, eficiência, impessoalidade, moralidade e publicidade. Seus atos têm caráter terminativo, não podendo ser revistos ou alterados pelo Poder Executivo. Contudo, podem vir a ser questionados judicialmente.

A ANTAQ tem por finalidades:

I - implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo MT e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei nº 10.233; e

II - regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a:

- a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
- b) harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público; e

- c) arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

2.4. Comércio Exterior

Sabe-se que na atualidade vive-se em mundo dinâmico, onde processos organizacionais passam por uma revisão de conceitos e de estruturas, e assim novos modelos organizacionais surgem. Assim também ocorre com o comércio exterior em suas diversas formas e maneiras.

Para MENDONÇA e KEEDI (1997,p.21),

“O comércio exterior é a atividade de compra, troca e venda de bens e serviços, bem como a circulação de capitais entre países. Nesta atividade estão inseridos todos os seres humanos, isoladamente ou através de empresas, associações, países, ou qualquer outra forma em que se possa empregá-la e praticá-la, representando maior ou menor importância no contexto da economia de um país. O comércio exterior é, sem dúvida, um diferencial na relação entre os povos, já que sua concretização traz benefícios àqueles que os praticam”.

Portanto, pode-se definir comércio exterior como a relação direta entre dois países ou blocos. Esta relação efetua-se através de normas com que cada país administra seu comércio com os demais, regulando formas, métodos e deliberações para viabilizar este comércio.

Para MALUF (2000,p.18),

“O comércio exterior assume cada vez mais um papel vital para a maioria dos países do mundo, constituindo uma variável fundamental para o desenvolvimento das nações. Em razão de sua própria natureza, os fatos ligados ao comércio exterior têm profundas implicações com as relações internacionais, sejam estas vistas nas suas repercussões internas ou externas”.

Em ordem interna de um país, o comércio exterior reflete a política de desenvolvimento do mesmo, bem como o nível já alcançado nesse processo com seus mais variados avanços, suas vulnerabilidades e suas deficiências. Para este desenvolvimento ocorrer é grande o número de organismos e acordos internacionais

que vêm surgindo e ampliando a liberdade e a expansão das atividades comerciais mundiais, sendo uma delas a expansão de Uniões Aduaneiras.

Segundo MALUF (2000,p.18-19), “passam a ser objeto de acordos políticos e econômicos entre países com a finalidade de uma maior integração comercial, a fim de incrementar o comércio entre nações”.

Segundo LOPEZ (2000,p.16),

“Do ponto de vista da economia nacional, o principal motivo para exportar é obter recursos para pagamento das importações necessárias à sua vida econômica. Ao exportar, além de o país obter divisas, alcança maior produtividade, com retorno imediato para o próprio mercado internacional, em termos de preço e qualidade, e gera novos empregos”.

Assim, para exportar a união aduaneira proíbe a aplicação de tarifas ou outras barreiras comerciais entre seus membros (da mesma forma que a área de livre comércio), e além disso harmoniza as políticas comerciais (tais como o estabelecimento de valores tarifários comuns) em relação ao resto do mundo. (SALVATORE,2000,p.175).

De uma forma detalhada, o interesse na participação no comércio exterior pode ser abordado sob dois diferentes enfoques: o político, em função de estratégia definida pelo governo de um país e o comercial, com base nas diretrizes de atuação das empresas, conforme:

- a) Países: fonte de recursos; equilíbrio do balanço de pagamento; atualização de tecnologia; diversificação de mercados; ampliação da pauta de exportação; e desenvolvimento social (geração de empregos).
- b) Empresas: aproveitamento da capacidade ociosa; diversificação de mercados; compensação de tributos; formação de nome global; e aproveitamento dos incentivos governamentais. (LOPEZ, 2000, p. 16).

Assim, se os interesses de empresas e dos países são convergentes, os esforços despendidos representarão vantagens para todos, pois visam a um ponto comum: o desenvolvimento social, político e econômico. (LOPEZ, 2000, p. 16).

2.4.1. Comércio Exterior no Brasil

No Brasil, após inúmeras reformas políticas e ministeriais, além de ter passado por uma situação cambial desfavorável nos anos de 1980, foram efetuadas várias reformulações. (LOPEZ, 2000, p. 17-18).

Em 1999, inicia-se um novo ministério, antigo Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo – MICT, transforma-se em Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior – MDIC. A partir de então surgem novas secretarias e câmaras, uma delas sendo a Câmara de Comércio Exterior – CAMEX. (MDIC, 2004).

A CAMEX é um órgão integrante do Conselho de Governo que tem por objetivo a formulação, adoção, implementação e a coordenação de políticas e atividades relativas ao comércio exterior de bens e serviços, incluindo o turismo. (MDIC, 2004).

MALUF (2000,p.24) cita que,

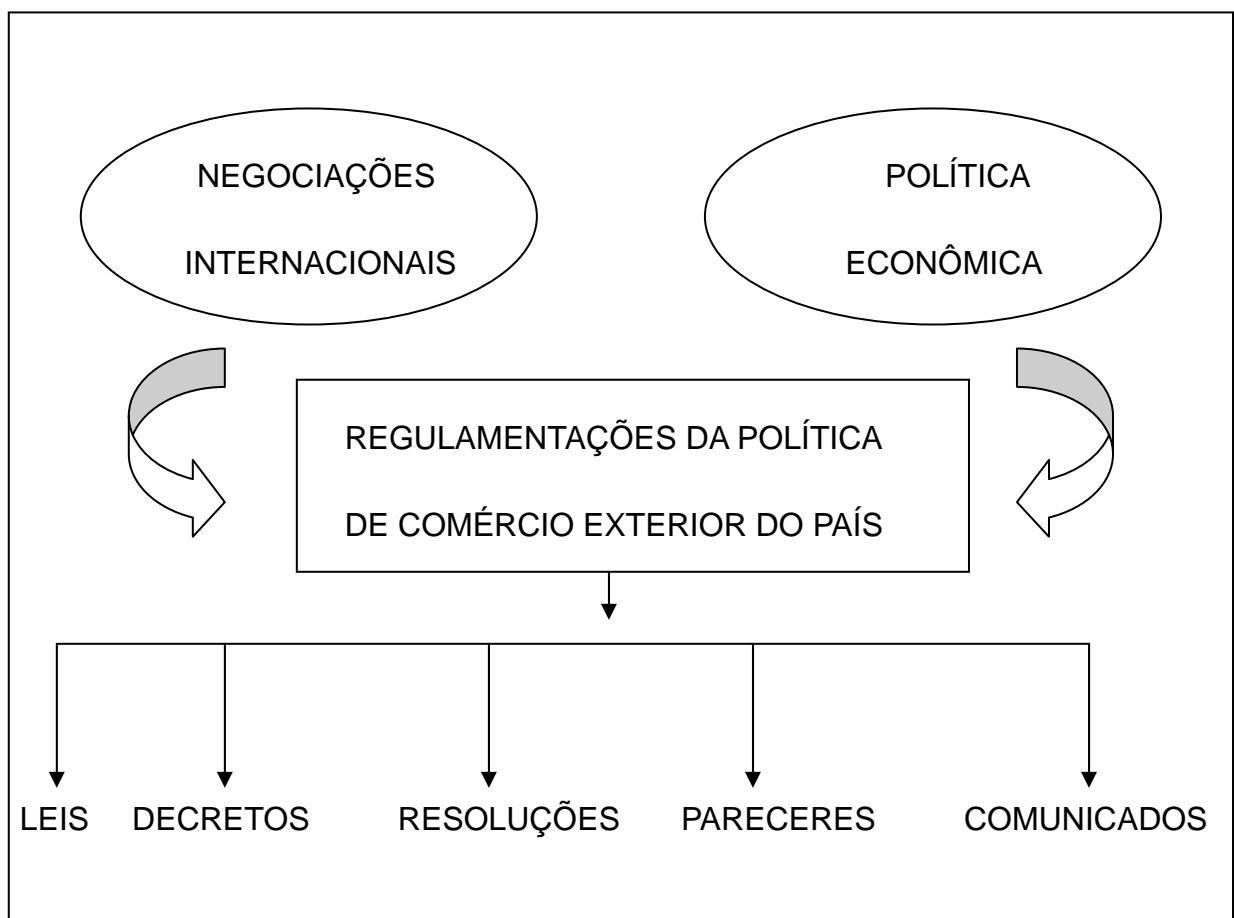
“O Governo, com base na sua competência para instituir e cobrar impostos, discriminada na Constituição Federal, bem como para regulamentar as operações de comércio internacional, vale-se de vários mecanismos para instrumentalizar esta sua competência, tais como: Leis, Medidas Provisórias, Decretos-Lei, Resoluções, Portarias, Instruções Normativas e outros”.

Há também os programas de incentivos às exportações que vêm sendo lançados sistematicamente pelo Governo sem a aplicação de subsídios, porém baseados em políticas de distribuição de metas e responsabilidades com a iniciativa privada. O Governo vem repassando ao setor privado as atividades de exploração comercial que estavam sob sua atribuição, principalmente às de âmbito logístico, e desregulando, na medida do possível, a economia como um todo, objetivando maior

competitividade e nível de investimentos, principalmente de capitais externos. (LOPEZ, 2000, p. 20).

Para uma melhor visualização de como funciona este sistema observa-se a figura a seguir.

FIGURA 02: Sistemática de Comércio Exterior do Brasil



FONTE: MALUF, Sâmia Nagib. *Administrando o Comércio Exterior do Brasil*. São Paulo: Aduaneiras, 2000, p.25.

Salienta-se que uma microempresa ou empresa de pequeno porte pode comercializar com empresas estrangeiras, pois não há mais nenhuma restrição na legislação do comércio exterior brasileiro quanto ao porte das empresas.

Uma empresa para importar ou exportar, necessita inscrever-se no REI - Registro de Exportadores e Importadores da SECEX - Secretaria de Comércio

Exterior. Atualmente, esta inscrição é efetuada automaticamente no momento do registro da primeira importação e/ou exportação da empresa no SISCOMEX - Sistema Integrado de Comércio Exterior.

Vale lembrar que o SISCOMEX é um sistema informatizado de registro, acompanhamento e controle de informações de comércio exterior, através do qual as empresas processam o licenciamento e/ou registro de suas operações de importação e exportação junto aos órgãos oficiais intervenientes (Receita Federal, SECEX, Banco Central, Ministério da Agricultura, etc.), via terminal de vídeo.

Para estas empresas importarem incidem basicamente o II - Imposto de Importação e o IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados, bem como o ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, que tem aplicabilidade interna, além do recolhimento de determinadas taxas portuárias e alfandegárias.

Para as empresas exportadoras existem incentivos fiscais para apoiar as exportações brasileiras. A empresa industrial exportadora se beneficia da não-incidência do ICMS e isenção do IPI, PIS e COFINS nas suas vendas para o exterior, mas existe o imposto de exportação, este somente para poucos produtos como peles de animais em bruto e cigarros.

Existem linhas de financiamento destinadas a exportação tais como:

a) As operações de Adiantamento sobre Contratos de Câmbio - ACC e Adiantamento sobre Cambiais de Exportação - ACE, que caracterizam-se como linha de financiamento à comercialização de mercadorias com destino ao exterior, na qual o exportador antecipa total ou parcialmente os valores resultantes de uma exportação junto ao banco com o qual fechou o câmbio da operação;

b) PROEX - linha de financiamento destinada à comercialização de bens duráveis concedida diretamente ao importador estrangeiro, cobrindo até 85% do valor da operação, tendo como exigência básica o pré-pagamento de 15% do valor global da operação por parte do importador, como sinal ou garantia.

c) FINAMEX - programa instituído pelo BNDES com o objetivo de amparar as empresas nacionais produtoras de máquinas e equipamentos, com uma linha de financiamento para a produção destinada à exportação;

É importante salientar que as certificações série ISO abrem caminho no mercado internacional, dão credibilidade à empresa. Na verdade, são exigências mercadológicas e não imposições legais do país importador.

2.4.2. Legislação do Comercio Exterior¹⁰

Este é um levantamento legislativo que tem como base a vigência das normas. O conteúdo desse tópico não engloba todas as disposições regulamentares legais referentes ao Comércio Exterior.

1984: Lei nº 7.292, de 19 de dezembro de 1984. Autoriza o Departamento Nacional de Registro do Comércio a estabelecer modelos e cláusulas padronizadas destinadas a simplificar a constituição de sociedades mercantis.

1994: Lei nº 8.924, de 29 de julho de 1994. Renova o prazo de que trata o § 6º do art. 2º do Decreto-lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, introduzido pela lei nº 8.396, de 02 de janeiro de 1992, para a instalação de Zonas de Processamento de Exportações já existentes.

1995: Lei nº 9.019, de março de 1995. Dispõe sobre a aplicação dos Direitos Previstos no Acordo Antidumping e no Acordo de Subsídios e Direitos Compensatórios, e dá outras Providências.

1997: Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997. Estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e dá outras providências.

¹⁰ Todas as informações disponibilizadas neste item foram coletadas junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em: Outubro de 2004.

1997: Lei nº 9.449, de 15 de março de 1997. Reduz o imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências.

1999: Lei nº 9.841, de 5 de outubro de 1999. Institui o Estatuto da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, dispondo sobre o tratamento jurídico diferenciado, simplificado e favorecido previsto nos Artigos 170 e 179 da Constituição Federal.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi possível observar no presente trabalho, modesto perante um tema tão extenso e interessante, este abordou o sistema portuário e o comércio exterior em diversos aspectos, sua estrutura, sua concepção, história, evolução, legislação, a logística, os custos, os portos, bem como seus equipamentos, instalações.

Além de contribuir com o aprendizado, auxiliando na identificação dos entraves do modal marítimo, isto é, do sistema portuário brasileiro, o trabalho apresentou possíveis soluções para evolução deste.

Pelo exposto pode-se afirmar que o Sistema Portuário Brasileiro assume papel de importante destaque dentro do Comércio Exterior Nacional, e sem dúvida que a dinâmica e as circunstâncias temporais relativas ao desenvolvimento dos portos brasileiros estimularam o crescimento do comércio exterior do país.

Também vale salientar que o Sistema Portuário Brasileiro tem atualmente um desempenho maior e melhor do que alguns anos atrás e que agências reguladoras, como a ANTAQ, e as novas políticas do Governo são relevantes para o desenvolvimento do Sistema Portuário nacional.

É também certo que o Brasil, devido a sua grande extensão territorial, necessita de instalações portuárias eficientes, que venham a permitir uma eficiente conexão entre os transportes terrestres e marítimos e assim levando a economia do país a um melhor estágio de desenvolvimento.

Vale lembrar que no corrente ano, o Jornal Nacional, apresentou matérias relevantes sobre o gargalo do Porto de Santos, aonde caminhões chegam de todo o canto, e trazem a produção que é vendida lá fora. Este ano, as exportações cresceram 40%. São grãos, minérios, carros. Ao todo, 20% das exportações do país, passam por um único acesso a um dos cinco maiores terminais do Porto de Santos. Três mil caminhões circulam no trecho que, quase sempre, está congestionado. (Ver anexo D).

A matéria de setembro mostrou que a carga que chega ao terminal e disputa espaço no pátio. Sem espaço para os containeres, os navios desviam a rota para outros portos. O que aumenta em até 30% o custo do frete. Problemas como esses devem custar este ano, aos exportadores, R\$ 3,5 bilhões em multas por atraso no embarque e desembarque.

Mesmo ainda apresentando problemas, ou seja, gargalos, é nítida a importância da Lei dos Portos para o desenvolvimento do Sistema Portuário Brasileiro. Ela, indubitavelmente, foi um marco importante da história portuária. Ao todo foram revogadas 7 Leis, 5 Decretos-Lei, 5 Decretos e 42 dispositivos de diplomas legais diversos, possibilitando que a “Lei dos Portos” emergisse quase como um pilar solitário para embasar a necessária reforma do sistema.

A Lei 8.630/93 proporcionou: o aumento da capacidade instalada, quer através da ampliação da infra-estrutura quer, principalmente, pela mecanização e automação das operações nas instalações existentes; Crescimento exponencial da eficiência operacional, medida através de qualquer indicador: Navio, berço, terno, equipamento; Redução de custos, seja no cais, seja para o dono da carga; Aumento expressivo da movimentação anual, em todos os tipos de cargas; Praticamente eliminação das filas para atracação, produzindo-se fenômeno inverso: Berços de atracação ociosos a maior parte do ano. É importante ser registrado que esses avanços foram mais expressivos nos “Portos Organizados”, normalmente os “Portos Públicos”, como recentemente (2003) inventariou a ANTAQ.

É relevante salientar que este trabalho é modesto perante um tema tão extenso e interessante. Ainda vale complementar que serão necessários maiores estudos por parte do governo, dos organismos governamentais e das entidades competentes na área para uma melhoria estratégica para um desenvolvimento sustentável e com retorno para o sistema portuário brasileiro.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA Nacional de Transportes Aquaviários. *Sobre a ANTAQ*. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: novembro de 2004.

AJACE, Rodrigo. *Contribuição dos portos para o desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1972.

ALVARENGA, Maria Amália de Figueiredo Pereira; ROSA, Maria Virgínia de Figueiredo Pereira do Couto. *Apontamentos de metodologia para ciência e técnicas de redação científica (monografias, dissertações e teses): De acordo com a ABNT 2000*. 2 ed. rev. e ampl. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 2001.

BALLOU, Ronald H. *Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física*. Tradução Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 1993.

CHRISTOPHER, Martin. *Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: Estratégias para a redução de custos e melhoria dos serviços*. Trad. Francisco Roque Monteiro Leite. São Paulo: Pioneira, 2002.

FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossati. *Logística Empresarial: A Perspectiva Brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000.

JORNAL Nacional. *Portos*. Disponível em: <<http://www.jornalnacional.globo.com>>. Acesso em: novembro de 2004.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 1986.

LOPEZ, José Manuel Cortiñas. *Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MALUF, Sâmia Nagib. *Administrando o comércio exterior do Brasil*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MENDONÇA, Paulo C. C.; KEEDI, Samir. *Transportes e seguros no comércio exterior*. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

MINISTÉRIO do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. *CAMEX*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em: setembro de 2004.

_____. *Legislação de Comércio Exterior*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em: outubro de 2004.

MINISTÉRIO dos Transportes. *Legislação Portuária e Afins* Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: outubro de 2004.

_____. *Transportes aquaviários: Portuário*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: setembro de 2004.

SALVATORE, Dominick. *Economia internacional*. Trad. Edith Zonenschain. 6. ed. Rio de Janeiro: LTC, 2000.

UELZE, Reginald. *Logística Empresarial: Uma Introdução à Administração dos Transportes*. São Paulo: Pioneira, 1974.

5. ANEXOS

Anexo A: LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993, “LEI DOS PORTOS” ...	40
Anexo B: LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001, CRIA A ANTAQ	57
Anexo C: ORGANOGRAMA DA ANTAQ	88
Anexo D: NOTÍCIAS DE 2004 SOBRE OS PORTOS BRASILEIROS	89
Anexo E: NOTÍCIAS DE 2004 SOBRE A ANTAQ	92

Anexo A: LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993, “LEI DOS PORTOS”**Capítulo I****Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias**

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.

V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Capítulo II**Das Instalações Portuárias**

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado)

Capítulo III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-

obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

- a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;
- b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;
- c) na navegação interior e auxiliar;
- d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;
- e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

- a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;
- b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;
- c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

- I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;
- II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;
- III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

Capítulo IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o

órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;
- c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes

indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

- I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;
- II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;
- III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

Capítulo V Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra:

- I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;
- II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Capítulo VI
Da Administração do Porto Organizado
Seção I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

- I - baixar o regulamento de exploração;
- II - homologar o horário de funcionamento do porto;
- III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;
- X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XIII - estimular a competitividade;
- XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- XV - baixar seu regimento interno;
- XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

- I - bloco do poder público, sendo:
 - a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;
 - b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

- a) um representante da Administração do Porto;
- b) um representante dos armadores;
- c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;
- d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
- b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
- b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
- c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

- I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;
- II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;
- III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;
- IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

- I - cada bloco terá direito a um voto;
- II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

Capítulo VI
Da Administração do Porto Organizado
Seção II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadoiro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivos;
- c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;
- d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - da autoridade aduaneira:

- a) delimitar a área de alfandegamento do porto;
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira. (Regulamento)

Capítulo VI

Da Administração do Porto Organizado

Seção III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;
- II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;
- III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfego de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

- IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;
- V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;
- VI - apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;
- VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;
- VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;
- IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;
- X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;
- XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfundegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

Capítulo VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

- I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;
- II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;
- III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

- I - advertência;
- II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

Capítulo VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

Capítulo IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei.

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52. ~~A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para: (revogado pela L-009.309-1996)~~

~~I - em 1993, 40% (quarenta por cento);~~

~~II - em 1994, 30% (trinta por cento);~~

~~III - em 1995, 20% (vinte por cento);~~

~~§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:~~

~~I - 30% (trinta por cento) em 1993;~~

~~II - 40% (quarenta por cento) em 1994;~~

~~III - 50% (cinquenta por cento) em 1995;~~

~~IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;~~

~~V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.~~

~~§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.~~

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portais, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

§ 1º São recursos do fundo:

- I - o produto da arrecadação do AITP;
- II - (vetado);
- III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;
- IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado)

Art. 73. O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto - Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos nºs 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos - Leis nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos - Leis nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto - Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO

Alberto Goldman

Walter Barelli

D.O.U. de 26.2.1993

Disponível em: <http://www.dji.com.br/leis_ordinarias/1993-008630/008630-1993>.

Anexo B: LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001, CRIA A ANTAQ

Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001

(Com as alterações introduzidas pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001)

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DO OBJETO**

Art. 1º. Constituem objeto desta Lei:

- I – criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- II – dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- III – criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- IV – criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- V – criar o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

**CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO**

Art. 2º. O Sistema Nacional de Viação-SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 3º. O Sistema Federal de Viação-SFV, sob jurisdição da União, abrange a malha arterial básica do Sistema Nacional de Viação, formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais.

Parágrafo único. O SFV compreende os elementos físicos da infra-estrutura viária existente e planejada, definidos pela legislação vigente.

Art. 4º. São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

- I – dotar o País de infra-estrutura viária adequada;
- II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;
- III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º. Define-se como infra-estrutura viária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2º. Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte.

CAPÍTULO III

DO CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Art. 5º. Fica criado o Conselho Nacional de Políticas de Transporte-CONIT, vinculado à Presidência da República, com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com:

(*) I – as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;

II – as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transportes sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

III – a promoção da competitividade, para a redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados;

IV – as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte;

V – a necessidade de coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa e da Justiça e à Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

Art. 6º. No exercício da atribuição prevista no art. 5º, caberá ao CONIT:

I – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das respectivas políticas setoriais;

II – definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário, vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, e pelo órgão regulador do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Defesa, conforme estabelece a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999;

III – harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, visando à articulação dos órgãos encarregados do gerenciamento dos sistemas viários e da regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IV – aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País, submetendo ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as medidas específicas que implicarem a criação de subsídios;

V- aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País, propondo ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação que atendam ao interesse nacional.

(*) Art. 7º-A. O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do

Planejamento, Orçamento e Geração, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

(*) Parágrafo único. O Poder Executivo disporá sobre o funcionamento do CONIT.

Art. 8º. (VETADO).

Art. 9º. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

CAPÍTULO IV DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES AQUAVIÁRIO E TERRESTRE SEÇÃO I

DOS PRINCÍPIOS GERAIS

Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;

II – assegurar a unidade nacional e a integração regional;

III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;

V – compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;

VI – promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;

VII – reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;

VIII – assegurar aos usuários a liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

IX – estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos;

X – promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;

XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional;

XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

SEÇÃO II DAS DIRETRIZES GERAIS

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas

públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;

II – aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;

III – dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação;

IV – promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes;

V – promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente;

VI – estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda;

VII – reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

Art. 13. As outorgas a que se refere o inciso I do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

I – concessão, quando se tratar de exploração de infra-estrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associado à exploração da infra-estrutura;

II (VETADO).

III (VETADO).

(*) IV – permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transportes terrestres coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infra-estrutura;

(*) V – autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo.

Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes:

I – depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associados à exploração da infra-estrutura ferroviária;

II – (VETADO).

III – depende de autorização:

a) (VETADO).

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

(*) c) a construção e operação de terminais de uso privativo, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

d) (VETADO).

(*) e) o transporte aquaviário;

IV – depende de permissão:

a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros;

b) o transporte ferroviário de passageiros não associado à infra-estrutura.

§ 1º. As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

‘ § 2º. É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º. As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

(*) § 4º. Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinadas pelo disposto nos arts. 28 a 51-A.

(*) Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga-RNTRC.

(*) Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição.

CAPÍTULO V DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. (VETADO).

Art. 16. (VETADO).

Art. 17. (VETADO).

Art. 18. (VETADO).

Art. 19. (VETADO).

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO SEÇÃO I

DOS OBJETIVOS, DA INSTITUIÇÃO E DAS ESFERAS DE ATUAÇÃO

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

I – implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidas nesta Lei;

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas de atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesse e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica,

Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, entidades integrantes da Administração Federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas ao Ministério dos Transportes, nos termos desta Lei.

§ 1º. A ANTT e a ANTAQ terão sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º. O regime autárquico especial conferido à ANTT e à ANTAQ é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

- I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
- II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
- III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- IV – o transporte rodoviário de cargas;
- V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;
- VI – o transporte multimodal;
- VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

§ 1º. A ANTT articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte terrestre com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º. A ANTT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

§ 3º. A ANTT articular-se-á com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução das interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil.

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ:

- I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;
- II – os portos organizados;
- III – os terminais portuários privativos;
- IV – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;
- (*) V – a exploração da infra-estrutura aquaviária federal.

§ 1º. A ANTAQ articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º. A ANTAQ harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados e dos Municípios encarregados do gerenciamento das operações de transporte aquaviário intermunicipal e urbano.

SEÇÃO II

DAS ATRIBUIÇÕES DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

- I – promover estudos e pesquisas específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;
- II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;
- III – propor ao Ministério dos Transportes os planos de outorga, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;
- IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de

serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – proceder à revisão e ao reajuste das tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir a cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

(*) IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública;

X – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI – promover estudos sobre a logística do transporte multimodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIII – promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira;

(*) XVI – representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as orientações do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

(*) III – firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais.

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração de infra-estrutura.

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de afretamento;

IV – habilitar o transportador internacional de carga;

V – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VI – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração de infra-estrutura.

§ 1º. (VETADO).

§ 2º. Na elaboração dos editais de licitação, para cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa de pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º. A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º. O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º. Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º. No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

SEÇÃO III

DAS ATRIBUIÇÕES DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I – promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III – propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração de infra-estrutura aquaviária e portuária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre operadores;

V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e longo curso, observado o disposto nos arts. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

(*) VII – aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX – (VETADO).

X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI – (VETADO).

XII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII – (VETADO).

XIV – estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XV – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XVI – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de concessão quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União e arrendados nos termos do inciso I do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

(*) XVII – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública;

XVIII – (VETADO).

XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos à operação de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX – elaborar o seu orçamento e proceder a respectiva execução orçamentária;

(*) XXI – fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, apoio portuário, fluvial e lacustre;

(*) XXII – autorizar a construção e a exploração de terminais portuários de uso privativo, conforme previsto na Lei nº 8.630, de 1993;

(*) XXIII – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;

(*) XXIV – autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

(*) XXV – celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

§ 1º. No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

(*) III – firmar convênios de cooperação técnica com organismos internacionais.

§ 2º. A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessam à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º. O Presidente do Conselho de Autoridade Portuária, como referido na alínea a do inciso I do art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, será indicado pela ANTAQ e a representará em cada porto organizado.

§ 4º. O grau de recurso a que se refere o § 2º do art. 5º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a ser atribuído à ANTAQ.

SEÇÃO IV
DOS PROCEDIMENTOS E DO CONTROLE DAS OUTORGAS
SUBSEÇÃO I
DAS NORMAS GERAIS

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei, para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I – a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço e modicidade nas tarifas;

II – os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

a) (VETADO).

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;

c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso;

(*) d) prazos contratuais.

Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração da infra-estrutura de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência.

(*) Art. 30. É permitida a transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29.

§ 1º. A transferência da titularidade da outorga só poderá ocorrer mediante prévia e expressa autorização da respectiva Agência de Regulação, observado o disposto na alínea b do inciso II do art. 20.

(*) § 2º. Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias.

Art. 31. A Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica-CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso.

Art. 32. As Agências acompanharão as atividades de operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 1º. Para fins do disposto no caput, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.

§ 2º. Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudiciais aos interesses nacionais, a Agência instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais.

Art. 33. Os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão a serem editados e celebrados pela ANTT e pela ANTAQ obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares a serem editadas pelas Agências.

SUBSEÇÃO II DAS CONCESSÕES

Art. 34. (VETADO).

(*) Art. 34-A. As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terá caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital.

§ 1º. As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública.

§ 2º. O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações;

II – os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado;

III – a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta;

IV – os critérios para julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga;

V – as exigências quanto à participação de empresas em consórcio.

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – definições do objeto da concessão;

II – prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV – deveres relativos à exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V – obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI – garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII – tarifas;

VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX – receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI – critérios para reversibilidade de ativos;

XII – procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV – obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI – regras sobre a solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII – casos de rescisão, caducidade, cassação anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º. Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos à redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem os custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º. A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º. A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa do ao interessado.

§ 4º. O contrato será publicado, por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 36. (VETADO).

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à

Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em decorrência de eventuais demandas por atos de responsabilidade do concessionário;

III – adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

SUBSEÇÃO III DAS PERMISSÕES

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

(*) § 1º. O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º. do art. 34-A.

§ 2º. O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da permissão;

II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V – as exigências de prestação de serviços adequados.

Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;

II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;

IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

V – tarifas;

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

VII – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário;

VIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

IX – obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

X – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XI – regras sobre a solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem;

XII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º. Os critérios a que se refere o inciso VI do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos à redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º. A sanção de multa a que se refere o inciso XII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º. A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º. O contrato será publicado, por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 40. (VETADO).

Art. 41. Em função da evolução da demanda, a Agência poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2º do art. 38.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário;

III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

SEBSEÇÃO IV DAS AUTORIZAÇÕES

Art. 43. A autorização aplica-se segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

I – independe de licitação;

II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição;

III – não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação.

Art. 44. A autorização será regulada em regulamento próprio pela Agência e será outorgada mediante termo que indicará:

I – o objeto da autorização;

II – as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público, à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

III – as condições para anulação ou cassação;

(*) IV – (REVOGADO).

(*) V – sanções pecuniárias.

Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à livre competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31.

Art. 46. as autorizações para prestação de serviços de transporte internacional de cargas obedecerão ao disposto nos tratados, convenções e outros instrumentos internacionais de que o Brasil é signatário, nos acordos entre os respectivos países e nas regulamentações complementares das Agências.

Art. 47. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência as condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.

Art. 48. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, ou de sua transferência irregular, a Agência a extinguirá mediante cassação.

Art. 49. É facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

§ 1º. A autorização em caráter de emergência vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, não gerando direitos para continuidade de prestação de serviços.

§ 2º. A liberdade de preços referida no art. 45 não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa autorizada, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela Agência para as demais outorgas.

SUBSEÇÃO V

DAS NORMAS ESPECÍFICAS PARA AS ATIVIDADES EM CURSO

Art. 50. As empresas que, na data de instalação da ANTT ou da ANTAQ, forem detentoras de outorgas expedidas por entidades públicas federais do setor de transportes, terão, por meio de novos instrumentos de outorga, seus direitos ratificados e adaptados ao que dispõem os arts. 13 e 14.

Parágrafo único. Os novos instrumentos de outorga serão aplicados aos mesmos objetos das outorgas anteriores e serão regidos, no que couber, pelas normas gerais estabelecidas nas Subseções I, II, III e IV desta Seção.

Art. 51. (VETADO).

(*) Art, 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a competência de supervisão e de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas Administrações Portuárias nos portos organizados, respeitados os termos da Lei nº 8.630, de 1993.

(*) § 1º. Na atribuição citada no caput deste artigo incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados pelo Ministério dos Transportes nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

(*) § 2º. A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.

SEÇÃO V

DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DAS AGÊNCIAS

Art. 52. A ANTT e a ANTAQ terão Diretorias atuando em regime de colegiado como órgãos máximos de suas estruturas organizacionais, as quais contarão também com um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor.

Art. 53. A Diretoria da ANTT será composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores e a Diretoria da ANTAQ será composta por um Diretor-Geral e dois Diretores.

§ 1º. Os membros da Diretoria serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos, e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo

Senado Federal, nos termos da alínea *f* do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

§ 2º. O Diretor-Geral será nomeado pelo Presidente da República dentre os integrantes da Diretoria e investido na função pelo prazo fixado no ato de nomeação.

Art. 54. Os membros da Diretoria cumprirão mandatos de quatro anos, não coincidentes, admitida uma recondução.

Parágrafo único. Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado pelo sucessor investido na forma prevista no § 1º do art. 53.

Art. 55. Para assegurar a não-coincidência, os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANTT serão de dois, três, quatro, cinco e seis anos, e os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANTAQ serão de dois, três e quatro anos, a serem estabelecidos no Decreto de nomeação.

Art. 56. Os membros da Diretoria perderão o mandato em virtude de renúncia, condenação judicial transitada em julgado, processo administrativo disciplinar, ou descumprimento manifesto de suas atribuições.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.

Art. 57. Aos membros da das Diretorias das Agências é vedado o exercício de qualquer outra atividade profissional, empresarial, sindical ou de direção político-partidária.

Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na ANTAQ a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

I – participação direta como acionista ou sócio;

II – administrador, gerente ou membro do Conselho Fiscal;

III – empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso, inclusive de sua instituição controladora, ou de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.

Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção o membro de conselho ou de diretorias de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

Art. 59. Até um ano após deixar o cargo, é vedado ao ex-Diretor representar qualquer pessoa ou interesse perante a Agência de cuja Diretoria tiver participado.

Parágrafo único. É vedado, ainda, ao ex-Diretor utilizar informações privilegiadas, obtidas em decorrência do cargo exercido, sob pena de incorrer em improbidade administrativa.

Art. 60. Compete à Diretoria exercer as atribuições e responder pelos deveres que são conferidos por esta Lei à Agência respectiva.

Parágrafo único. A Diretoria aprovará o regimento interno da Agência.

Art. 61. Cabe ao Diretor-Geral a representação da Agência e o comando hierárquico sobre pessoal e serviços, exercendo a coordenação das competências administrativas, bem como a presidências das reuniões da Diretoria.

Art. 62. Compete à Procuradoria-Geral exercer a representação judicial da respectiva Agência, com as prerrogativas processuais da Fazenda Pública.

Parágrafo único. O Procurador-Geral deverá ser bacharel em Direito com experiência no efetivo exercício da advocacia e será nomeado pelo Presidente da

República, atendidos os pré-requisitos legais e as instruções normativas da Advocacia-Geral da União.

Art. 63. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República, para mandato de três anos, admitida uma recondução.

Parágrafo único. São atribuições do Ouvidor:

I – receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à respectiva Agência, e responder diretamente aos interessados;

II – produzir semestralmente, ou quando a Diretoria julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades.

Art. 64. À Corregedoria compete fiscalizar as atividades funcionais da respectiva Agência e a instauração de processos administrativos e disciplinares, excetuado o disposto no art. 56.

Parágrafo único. Os Corregedores serão nomeados pelo Presidente da República.

Art. 65. (VETADO).

SEÇÃO VI DO PROCESSO DECISÓRIO DAS AGÊNCIAS

Art. 66. O processo decisório da ANTT e da ANTAQ obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

Art. 67. As decisões da Diretoria serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em ata que ficarão disponíveis para conhecimento geral, juntamente com os documentos que as instruem.

Parágrafo único. Quando a publicidade colocar em risco a segurança do País, ou violar segredo protegido, os registros correspondentes serão mantidos em sigilo.

Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

§ 1º. Na invalidação de atos e contratos, será previamente garantida a manifestação dos interessados.

§ 2º. Os atos normativos das Agências somente produzirão efeitos após publicação no Diário Oficial, e aqueles de alcance particular, após a correspondente notificação.

§ 3º. Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar e de recorrer contra atos das Agências, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto no regulamento.

SEÇÃO VII DOS QUADROS DE PESSOAL

Art. 69. A ANTT e a ANTAQ terão suas relações de trabalho regidas pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943-Consolidação das Leis do Trabalho, e legislação correlata, em regime de emprego público.

Art. 70. Para constituir os quadros de pessoal efetivo e de cargos comissionados da ANTT e da ANTAQ, ficam criados:

I – os empregos públicos de nível superior de Regulador e de Analista de Suporte à Regulação;

II – os empregos públicos de nível médio de Técnico em Regulação e de Técnico de Suporte à Regulação;

III – os cargos efetivos de nível superior de Procurador;

IV – os Cargos Comissionados de Direção-CD, de Gerência Executiva-CGE, de Assessoria-CA e de Assistência-CAS;

V – os Cargos Comissionados Técnicos-CCT.

§ 1º. Os quantitativos dos empregos públicos, dos cargos efetivos e dos diferentes níveis de cargos comissionados da ANTT e da ANTAQ encontram-se estabelecidos nas Tabelas I, II, III e IV do Anexo I desta Lei.

§ 3º. É vedado aos empregados, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes das Agências o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei.

Art. 71. A investidura nos empregos públicos do quadro de pessoal efetivo da ANTT e da ANTAQ dar-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, conforme disposto nos respectivos regimentos.

§ 1º. O concurso público poderá ser realizado para provimento efetivo de pessoal em classes distintas de um mesmo emprego público, conforme a disponibilidade orçamentária e de vagas.

§ 2º. Poderá fazer parte ainda do concurso, para efeito eliminatório e classificatório, curso de formação específica.

Art. 72. Os Cargos Comissionados de Gerência Executiva, de Assessoria e de Assistência são e livre nomeação e exoneração da Diretoria da Agência.

Art. 73. Os ocupantes dos Cargos Comissionados a que se refere o inciso IV do art. 70, mesmo quando requisitados de outros órgãos ou entidades da Administração Pública, receberão remuneração conforme a Tabela V do Anexo I.

Parágrafo único. Os ocupantes dos cargos a que se refere o caput poderão optar por receber a remuneração do seu cargo efetivo ou emprego permanente no órgão de origem, acrescido do valor remuneratório adicional correspondente a:

I – parcela referente à diferença entre a remuneração de seu cargo efetivo ou emprego permanente de origem e o valor remuneratório do cargo exercido na Agência; ou

II – vinte e cinco por cento da remuneração do cargo exercido na Agência, para os Cargos Comissionados de Direção, de Gerência Executiva e de Assessoria nos níveis CA I e CA II, e cinquenta e cinco por cento da remuneração dos Cargos Comissionados de Assessoria, no nível CA III, e dos de Assistência.

(*) Art. 74. Os Cargos Comissionados Técnicos a que se refere o inciso V do art. 70 são de ocupação privativa de empregados do Quadro Efetivo e dos Quadros de Pessoal Específico e em Extinção de que tratam os arts. 113 e 114-A e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública.

Parágrafo único. Ao ocupante de Cargo Comissionado Técnico será pago um valor acrescido ao salário ou vencimento, conforme a Tabela VI do Anexo I desta Lei.

Art. 75. O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão divulgará, no prazo de trinta dias a contar da data de publicação desta Lei, tabela estabelecendo as equivalências entre os Cargos Comissionados e Cargos Comissionados Técnicos previstos nas Tabelas II e IV do Anexo I e os Cargos em Comissão do Grupo Direção e Assessoramento Superior-DAS, para efeito de aplicação de legislações específicas relativas à percepção de vantagens, de caráter remuneratório ou não, por servidores ou empregados públicos.

Art. 76. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição, ficam a ANTT e a ANTAQ autorizadas a efetuar contratação temporária, por prazo não excedente a

trinta e seis meses, do pessoal técnico imprescindível ao exercício de suas atribuições institucionais.

§ 1º. Para os fins do disposto no caput, são consideradas necessidades temporárias de excepcional interesse público as atividades relativas à implementação, ao acompanhamento e à avaliação de projetos e programas de caráter finalístico na área de transportes, imprescindíveis à implantação e à atuação da Agência.

§ 2º. As contratações temporárias, bem como a forma e os níveis de remuneração, serão regulados pelo regimento interno da Agência.

SEÇÃO VIII DAS RECEITAS E DO ORÇAMENTO

Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:

(*) I – dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União para cada Agência, créditos especiais, transferências e repasses;

II – recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência;

(*) III – os produtos das arrecadações de taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência;

IV – recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

VI – outras receitas, inclusive as resultantes de aluguel ou alienação de bens, da aplicação de valores patrimoniais, de operações de crédito, de doações, legados e subvenções.

§ 1º. (VETADO).

§ 2º. (VETADO).

Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANTT ou pela ANTAQ, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento de ambas as Agências, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infra-estrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

(*) SEÇÃO IX DAS SANÇÕES

(*) Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

I – advertência;

II – multa;

III – suspensão;

IV cassação;

V – declaração de inidoneidade.

Parágrafo único. Na aplicação das sanções referidas no caput, a ANTAQ observará o disposto na Lei nº 8.630, de 1993, inclusive no que diz respeito às atribuições da Administração Portuária e do Conselho de Autoridade Portuária.

(*) Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.

(*) Art. 78-C. No processo administrativo de que trata o art. 78-B, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência.

(*) Art. 78-D. Na aplicação das sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

(*) Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.

(*) Art. 78-E. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa.

(*) Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

(*) § 1º. O valor das multas será fixado em regulamento aprovado pela Diretoria de cada Agência, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

(*) § 2º. A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica.

(*) Art. 78-G. A suspensão, que não terá prazo superior a cento e oitenta dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação.

(*) Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização.

(*) Art. 78-I. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou permissão, e bem assim ter deferida autorização, a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período.

CAPÍTULO VII

DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES- DNIT

SEÇÃO I

DA INSTITUIÇÃO, DOS OBJETIVOS E DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 79. Fica criado o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes-DNIT, pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia, vinculado ao Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. O DNIT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação,

compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I – vias navegáveis;

II – ferrovias e rodovias federais;

III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;

IV – instalações portuárias.

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária;

IV – administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

(*) V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção, recuperação e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

VI – participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII – realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII – firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX – declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X – elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII – administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

§ 1º. As atribuições a que se refere o caput não se aplicam aos elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ, à exceção das competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro, que serão exercidas pelo DNIT, diretamente ou mediante convênios de delegação.

(*) § 2º. No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, o DNIT observará as prerrogativas específicas da Autoridade Marítima.

SEÇÃO II

DAS CONTRATAÇÕES E DO CONTROLE

(*) Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições de que trata o art. 82, o DNIT zelará pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento das licitações e celebração dos contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público.

Parágrafo único. O DNIT fiscalizará o cumprimento das obrigações contratuais, quanto às especificações técnicas, aos preços e seus reajustamentos, aos prazos e cronogramas, para o controle da qualidade, dos custos e do retorno econômico dos investimentos.

Art. 84. No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V do art. 82, O DNIT poderá firmar convênios de delegação ou de cooperação com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, buscando a descentralização e a gerência eficiente dos programas e projetos.

§ 1º. Os convênios deverão ter compromisso de cumprimento, por parte das entidades delegatárias, dos princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei, particularmente quanto aos preceitos do art. 83.

(*) § 2º. O DNIT supervisionará os convênios de delegação, podendo denunciá-los ao verificar o descumprimento de seus objetivos e preceitos.

SEÇÃO III

DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO DNIT

Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

Parágrafo único. (VETADO).

(*) Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria e uma Auditoria.

(*) Art. 85-B. À Procuradoria-Geral do DNIT compete exercer a representação judicial da autarquia.

(*) Art. 85-C. À Auditoria do DNIT compete fiscalizar a gestão orçamentária, financeira e patrimonial da autarquia.

(*) Parágrafo único. O auditor do DNIT será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República.

(*) Art. 85-D. À Ouvidoria do DNIT compete:

(*) I – receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à autarquia e responder diretamente aos interessados;

(*) II – produzir, semestralmente e quando julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral e ao Ministério dos Transportes.

Art. 86. Compete ao Conselho de Administração do DNIT:

I – aprovar o regimento interno do DNIT;

(*) II – definir parâmetros e critérios para elaboração de planos e programas de trabalho e de investimentos do DNIT, em conformidade com as diretrizes e prioridades estabelecidas;

III – aprovar e supervisionar a execução dos planos e programas a que se refere o inciso anterior.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 87. Comporão o Conselho de Administração do DNIT;

I – o Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes;

II – o seu Diretor-Geral;

III – dois representantes do Ministério dos Transportes;

IV – um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

V – um representante do Ministério da Fazenda.

§ 1º. A presidência do Conselho de Administração do DNIT será exercida pelo Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes.

§ 2º. A participação como membro do Conselho de Administração do DNIT não ensejará remuneração de qualquer espécie.

Art. 88. Os Diretores deverão ser brasileiros, ter idoneidade moral e reputação ilibada, formação universitária, experiência profissional compatível com os objetivos, atribuições e competências do DNIT e elevado conceito no campo de suas especialidades, e serão indicados pelo Ministro dos Transportes e nomeados pelo Presidente da República.

(*) Parágrafo único. As nomeações dos Diretores do DNIT serão precedidas, individualmente, de aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea “f” do inciso III do art. 52 da Constituição.

Art. 89. Compete a Diretoria do DNIT:

I – (VETADO).

II – editar normas e especificações técnicas sobre matérias de competência do DNIT;

III – aprovar editais de licitações e homologar adjudicações;

IV – autorizar a celebração de convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais;

V – resolver sobre a aquisição e alienação de bens;

VI – autorizar a contratação de serviços de terceiros;

(*) VII – submeter à aprovação do Conselho de Administração as propostas de modificação do regimento interno do DNIT.

§ 1º. Cabe ao Diretor-Geral a representação do DNIT e o comando hierárquico sobre pessoal e serviços, exercendo a coordenação das competências administrativas, bem como a presidência das reuniões da Diretoria.

§ 2º. O processo decisório do DNIT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

§ 3º. As decisões da Diretoria serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas que ficarão disponíveis para conhecimento geral, juntamente com os documentos que as instruem.

Art. 90. O Procurador-Geral do DNIT deverá ser bacharel em Direito com experiência no efetivo exercício da advocacia, será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República, atendidos os pré-requisitos legais e as instruções normativas da Advocacia-Geral da União.

§ 1º. (VETADO).

§ 2º. (VETADO).

Art. 91. O Ouvidor será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República.

Parágrafo único. (VETADO).

§ 1º. (VETADO).

§ 2º. (VETADO).

Art. 92. À Corregedoria do DNIT compete fiscalizar as atividades funcionais e a instauração de processos administrativos e disciplinares.

§ 1º. O Corregedor será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República.

§ 2º. A instauração de processos administrativos e disciplinares relativos a atos da Diretoria ou de seus membros será da competência do Ministro de Estado dos Transportes.

SEÇÃO IV DO QUADRO DE PESSOAL DO DNIT

Art. 93. O DNIT terá suas relações de trabalho regidas pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943-Consolidação das Leis do Trabalho, e legislação correlata, em regime de emprego público.

Parágrafo único. A investidura nos empregos públicos do quadro de pessoal efetivo do DNIT dar-se-á por meio de concurso público, nos termos estabelecidos no art. 71.

Art. 94. Para constituir os quadros de pessoal efetivo e de cargos comissionados do DNIT, ficam criados:

I – os empregos públicos de nível superior de Especialista em Infra-Estrutura de Transporte;

II – os empregos públicos de nível médio de Técnico em Infra-Estrutura de Transporte e de Técnico em Suporte à Infra-Estrutura de Transporte;

III – (VETADO).

§ 1º. Os quantitativos dos empregos públicos e dos cargos comissionados do DNIT estão relacionados nas Tabelas I e II do Anexo II desta Lei.

Tabela IV (VETADO).

§ 3º. Os cargos em comissão do Grupo Direção e Assessoramento Superior-DAS e as Funções Gratificadas-FG, para preenchimento de cargos de direção e assessoramento do DNIT estão previstos no âmbito da estrutura organizacional da Presidência da República e dos Ministérios.

§ 4º. É vedado aos empregados, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes do DNIT o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei.

Art. 95. (VETADO).

Art. 96. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição, fica o DNIT autorizado a efetuar contratação temporária, por prazo não excedente a trinta e seis meses, de pessoal técnico imprescindível ao exercício de suas atribuições institucionais.

§ 1º. Para os fins do disposto no caput, são consideradas necessidades temporárias de excepcional interesse público as atividades relativas à implementação, ao acompanhamento e à avaliação de projetos e programas de caráter finalístico na área de transportes, imprescindíveis à implantação do DNIT.

§ 2º. (VETADO).

SEÇÃO V DAS RECEITAS E DO ORÇAMENTO

Art. 97. Constituem receitas do DNIT:

I – dotações consignadas no Orçamento Geral da União, créditos especiais, transferências e repasses;

II – remuneração pela prestação de serviços;

III – recursos provenientes de acordos, convênios e contratos;

IV – produto da cobrança de emolumentos, taxas e multas;

V – outras receitas, inclusive as resultantes da alienação de bens e da aplicação de valores patrimoniais, operações de crédito, doações, legados e subvenções.

Art. 98. O DNIT submeterá anualmente ao Ministério dos Transportes a sua proposta orçamentária, nos termos da legislação em vigor.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS, GERAIS E FINAIS

SEÇÃO I

DA INSTALAÇÃO DOS ÓRGÃOS

Art. 99. O Poder Executivo promoverá a instalação do CONIT, da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, mediante a aprovação de seus regulamentos e de suas estruturas regimentais, em até noventa dias, contados a partir da data de publicação desta Lei. Parágrafo único. A publicação dos regulamentos e das estruturas regimentais marcará a instalação dos órgãos referidos no caput e o início do exercício de suas respectivas atribuições.

(*) Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas pela Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério dos Transportes e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério dos Transportes ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa.

Art. 101. Decreto do Presidente da República reorganizará a estrutura administrativa do Ministério dos Transportes, mediante proposta do respectivo Ministro de Estado, em função da transferência de atribuições instituídas por esta Lei.

SEÇÃO II

DA EXTINÇÃO E DISSOLUÇÃO DE ÓRGÃOS

Art. 102. (VETADO).

(*) Art. 102-A. Instaladas a ANTT, a ANTAQ e o DNIT, ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários-COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes-GEIPOT.

(*) § 1º. A dissolução e liquidação do GEIPOT observarão, no que couber, o disposto na Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.

(*) § 2º. Decreto do Presidente da República disciplinará a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do DNER.

(*) § 3º. Caberá ao inventariante do DNER adotar as providências cabíveis para o cumprimento do decreto a que se refere o § 2º.

(*) § 4º. Decreto do Presidente da República disciplinará o processo de liquidação do GEIPOT e a transferência do pessoal a que se refere o art. 114-A.

Art. 103. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU e a Empresa de Transportes Urbanos de Porto Alegre S.A.-TRENSURB transferirão para os Estados

e Municípios a administração dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, conforme disposto na Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

Parágrafo único. No exercício das atribuições referidas nos incisos V e VI do art. 25, a ANTT coordenará os acordos a serem celebrados entre os concessionários arrendatários das malhas ferroviárias e as sociedades sucessoras da CBTU, em cada Estado ou Município, para regular os direitos de passagem e os planos de investimentos, em áreas comuns, de modo a garantir a continuidade e a expansão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas nas regiões metropolitanas.

(*) Art. 103-A. Para efetivação do processo de descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU os recursos necessários ao atendimento dos projetos constantes dos respectivos convênios de transferência desses serviços, podendo a CBTU:

(*) I – executar diretamente os projetos;

II – transferir para os Estados e Municípios, ou para sociedades por eles constituídas, os recursos necessários para a implementação do processo de descentralização.

(*) Parágrafo único. Para o disposto neste artigo, o processo de descentralização compreende a transferência, a implantação, a modernização, a ampliação e a recuperação dos serviços.

(*) Art. 103-B. Após a descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU, para repasse ao Estado de Minas Gerais, por intermédio da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., os recursos necessários ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social-REFER, dos empregados transferidos, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte para o Estado de Minas Gerais, Município de Belo Horizonte e Município de Contagem, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

(*) § 1º. Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte até 30 de junho de 2003, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo.

(*) § 2º. A autorização de que trata este artigo fica limitada ao montante das despesas acima referidas, corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU correndo à conta de sua dotação orçamentária.

(*) Art. 103-C. As datas limites a que se referem o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, e o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passam, respectivamente, para 30 de junho de 2003 e 31 de dezembro de 2005.

(*) Art. 103-D. Caberá à CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar, em nome da União, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente.

Art. 104. Atendido o disposto no caput do art. 103, ficará dissolvida a CBTU, na forma do disposto no § 6º do art. 3º da Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

Parágrafo único. As atribuições da CBTU que não tiverem sido absorvidas pelos Estados e Municípios serão transferidas para a ANTT ou para o DNIT, conforme sua natureza.

Art. 105. Fica o Poder Executivo autorizado a promover a transferência das atividades do Serviço Social das Estradas de Ferro-SESEF para entidades de serviço social autônomas ou do setor privado com atuação congênere.

Art. 106. (VETADO).

Art. 107. (VETADO).

Art. 108. Para cumprimento de suas atribuições, particularmente no que se refere ao inciso VI do art. 24 e ao inciso VI do art. 27, serão transferidos para ANTT ou para a ANTAQ, conforme se trate de transporte terrestre ou aquaviário, os contratos e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações, detidos por órgãos e entidades do Ministério dos Transportes encarregados, até à vigência desta Lei, da regulação da prestação de serviços e da exploração da infra-estrutura de transportes.

Parágrafo único. Excluem-se do disposto no caput os contratos firmados pelas Autoridades Portuárias no âmbito de cada porto organizado.

Art. 109. Para cumprimento de suas atribuições, serão transferidos para o DNIT os contratos, convênios e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações detidos por órgãos do Ministério dos Transportes e relativos à administração direta ou delegada de programas, projetos e obras pertinentes à infra-estrutura viária.

Parágrafo único. Ficam transferidas para o DNIT as funções do órgão de pesquisas hidroviárias da Companhia Docas do Rio de Janeiro-CDRJ, e as funções das administrações hidroviárias vinculadas às Companhias Docas, juntamente com os respectivos acervos técnicos e bibliográficos, bens e equipamentos utilizados em sus atividades.

Art. 110. (VETADO).

Art. 111. (VETADO).

SEÇÃO III

DAS REQUISIÇÕES E TRANSFERÊNCIAS DE PESSOAL

Art. 112. (VETADO).

Art. 113. Ficam criados os quadros de Pessoal Específico na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade de absorver servidores do Regime Jurídico Único, dos quadros de pessoal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER e do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. (VETADO).

(*) Art. 113-A. O ingresso nos cargos de que trata o art. 113 será feito por redistribuição do cargo, na forma do disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

(*) Parágrafo único. Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do servidor, fica extinto o cargo por ele ocupado.

Art. 114. (VETADO).

(*) Art. 114-A. Ficam criados os Quadros de Pessoal em Extinção na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade exclusiva de absorver, a critério do Poder Executivo, empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho dos quadros de pessoal do Ministério dos Transportes, da RFFSA, do GEIPOT, das Administrações Hidroviárias e da Companhia Docas do Rio de Janeiro-CDRJ, lotados no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias-INPH, na data de publicação desta Lei.

(*) § 1º. O ingresso de pessoal no quadro de que trata o caput será feito por sucessão trabalhista, não caracterizando rescisão contratual.

(*) § 2º. Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do funcionário, fica extinto o emprego por ele ocupado.

(*) § 3º. Os empregados absorvidos terão seus valores remuneratórios inalterados e seu desenvolvimento na carreira estabelecido no plano de cargos e salários em que estejam enquadrados em seus órgãos ou entidades de origem.

(*) Art. 115. Os Quadros de Pessoal Específico e em Extinção de que tratam os arts. 113 e 114-A, acrescidos dos quantitativos de servidores ou empregados requisitados, não poderão ultrapassar os quadros gerais de pessoal efetivo da ANTT, da ANTAQ e do DNIT.

(*) § 1º. (REVOGADO).

§ 2º. Se os quantitativos dos quadros Específico e em Extinção, acrescidos dos requisitados, forem inferiores ao quadro de pessoal efetivo, é facultado a cada entidade a realização de concurso para preenchimento dos empregos excedentes.

Art. 116. (VETADO).

(*) Art. 116-A. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar a realização de programa de desligamento voluntário para os empregados da Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação.

SEÇÃO V

DAS RESPONSABILIDADES SOBRE INATIVOS E PENSIONISTAS

Art. 117. Fica transferida para o Ministério dos Transportes a responsabilidade pelo pagamento dos inativos e pensionistas oriundos do DNER, mantidos os vencimentos, direitos e vantagens adquiridos.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT para o exercício das medidas administrativas decorrentes do caput.

Art. 118. Ficam transferidas da RFFSA para o Ministério dos Transportes: I – a gestão da complementação de aposentadoria instituída pela Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991; e

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961.

(*) § 1º. A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II terá como referência os valores remuneratórios percebidos pelos empregados da RFFSA que vierem a ser absorvidos pela ANTT, conforme estabelece o art. 144-A.

§ 2º. O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT para o exercício das medidas administrativas decorrentes do caput.

(*) Art. 119. Ficam a ANTT, a ANTAQ e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social-REFER e do Portus-Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

Parágrafo único. O disposto no caput aplica-se unicamente aos empregados absorvidos, cujo conjunto constituirá massa fechada.

SEÇÃO V DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Art. 120. (VETADO).

Art. 121. A ANTT, a ANTAQ e o DNIT implementarão, no prazo máximo de dois anos, contado da sua instituição:

I – instrumento específico de avaliação de desempenho, estabelecendo critérios padronizados para mensuração do desempenho de seus empregados;

II – programa permanente de capacitação, treinamento e desenvolvimento; e

III – regulamento próprio, dispondo sobre a estruturação, classificação e distribuição de vagas e requisitos dos empregos públicos, bem como sobre os critérios de progressão de seus empregados.

§ 1º. A progressão dos empregados nos respectivos empregos públicos terá por base os resultados obtidos nos processos de avaliação de desempenho, capacitação e qualificação funcionais, visando ao reconhecimento do mérito funcional e à otimização do potencial individual, conforme disposto em regulamento próprio de cada Agência.

§ 2º. É vedada a progressão do ocupante de emprego público da ANTT e da ANTAQ antes de completado um ano de efetivo exercício no emprego.

Art. 122. A ANTT, a ANTAQ e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor.

Art. 123. As disposições desta Lei não alcançam direitos adquiridos, bem como não invalidam atos legais praticados por quaisquer das entidades da Administração Pública Federal direta ou indiretamente afetadas, os quais serão ajustados, no que couber, às novas disposições em vigor.

Art. 124. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

DISPOSIÇÕES ACRESCENTADAS PELA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.217-3/2001

Art. 2º. São em número de trinta os Cargos Comissionados Técnicos, de Nível V, da ANTT, constante da Tabela II do Anexo I à Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 3º. A VALEC-Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. manterá suas atividades até a conclusão das obras da Estrada de Ferro Norte-Sul, que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

§ 1º. Caso a VALEC ou a Estrada de Ferro Norte-Sul seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no caput, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

§ 2º. Atendido o disposto no caput ou privatizada a Estrada de Ferro Norte-Sul, ficará dissolvida a VALEC, observadas as normas da Lei nº 8.029, de 1990.

Art. 4º. Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenções econômicas para cobertura do déficit de manutenção da Companhia de Navegação do São Francisco-FRANAVE, até 31 de dezembro de 2002.

Art. 5º. Decreto do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, por proposta do Ministério dos Transportes, ouvida a ANTAQ.

Art. 6º. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 2.201-2, de 24 de agosto de 2001.

Art. 7º. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º. Ficam revogados o inciso IV do art. 44 e o § 1º do art. 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Medida Provisória nº 2.201-2, de 24 de agosto de 2001.

(*) – Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3/2001.

Disponível em:

<http://www.antaq.gov.br/Portal/ConhecaAgencia/LeiCriacao.pdf>

Anexo D: NOTÍCIAS DE 2004 SOBRE OS PORTOS BRASILEIROS



04.11.2004

Principais portos brasileiros alcançarão a maior movimentação da história

Bem perto dos navios, um escritório ao ar livre. É em volta da mesa improvisada que os trabalhadores passam o dia, conferindo os documentos das cargas que embarcam pelo Porto de Paranaguá.

Até o fim de dezembro, eles terão muito que fazer. Nos dois maiores portos brasileiros, a soma do que exportamos e importamos vai bater novo recorde. A movimentação no Porto de Santos já cresceu 15% e pode fechar o ano com 70 milhões de toneladas.

Em Paranaguá, a expectativa é chegar a 36 milhões de toneladas, crescimento de 10%. Como a soja, nossa principal mercadoria vendida lá fora, já foi quase toda exportada, o trabalho se concentra agora nas chamadas cargas gerais. A exportação de produtos como café, açúcar, carros, frango, carne bovina e madeira representa 80% do movimento.

O setor de cargas gerais é também o que mais contrata mão-de-obra no porto. Do armazém ao porão de um navio, são necessários 350 homens para embarcar uma carga. A maioria dos trabalhadores não tem salário fixo: ganha por produção. Por isso, quanto mais produtos forem exportados por Paranaguá, mais eles recebem.

Só no cais, são quase sete mil trabalhadores, alternando-se em turnos dia e noite. A jornada de seis horas do carregador autônomo Altemir da Costa termina no fim da tarde, mas como tem serviço de sobra, ele volta a trabalhar de madrugada, feliz da vida.

"Estou ganhando. Tenho filho em colégio particular, carro para pagar. O negócio é o dinheiro", diz.

Encontre esta reportagem em:

<http://jornalnacional.globo.com/Jornalismo/JN/0,,AA857753-3586,00.html>



01.09.2004

Exportações de mais, estruturas de menos

Os caminhões chegam de todo o canto. E trazem a produção que é vendida lá fora. Este ano, as exportações cresceram 40%. São grãos, minérios, carros. Ao todo, 20% das exportações do país, passam por um único acesso a um dos cinco maiores terminais do Porto de Santos. Três mil caminhões circulam no trecho que, quase sempre, está congestionado.

"Já cheguei a ficar aqui durante três horas", conta um caminhoneiro.

"Era para ser em cinco minutos", diz outro.

A carga que chega ao terminal disputa espaço no pátio.

"Esse problema deve ser superado em um ano e meio, dois anos. Não existem navios na prateleira para serem adicionados ao tráfego internacional de comércio", afirma Wadi Yasmin, presidente do terminal.

Sem espaço para os containeres, os navios desviam a rota para outros portos. O que aumenta em até 30% o custo do frete.

"Já aconteceu desvio para Sepetiba, para Paranaguá. Essas coisas têm que se acertar", pede Nelson Luiz Carlini, diretor de agência marítima.

Problemas como esses devem custar esse ano, aos exportadores, R\$ 3,5 bilhões em multas por atraso no embarque e desembarque.

"É custo para o exportador que não coloca a carga no navio, o cliente não recebe a carga no exterior, é falta de confiança que gera no mercado", explica Antonio Carlos Sepúlveda, diretor de operações.

Encontre esta reportagem em:

<http://jornalnacional.globo.com/Jornalismo/JN/0,,AA804388-3586,00.html>



08.07.2004

Falta de investimentos em infra-estrutura se reflete nos portos, como o de Rio Grande

Dentro de grandes caixas de aço, produtos brasileiros que vão de navio para várias partes do mundo e mercadorias que chegam do exterior. Os contêineres são as embalagens mais usadas no comércio internacional, mas os exportadores já enfrentam dificuldades para conseguir essa embalagem.

"O Brasil exporta mais do que importa. A cada contêiner que nós importamos, nós exportamos 2,8 contêineres", afirma o presidente da associação dos terminais portuários, Wilen Manteli.

No segundo maior terminal do país, no sul do Brasil, o movimento chega a mil contêineres por dia, 20% a mais do que no ano passado, um número que poderia ser ainda maior. Os armazéns estão cheios de mercadorias que não podem ser embarcadas.

A falta de contêineres já põe em risco o cumprimento de contratos pelos exportadores brasileiros. Um depósito está lotado de material plástico, matéria-prima usada na fabricação de brinquedos na Europa e na Ásia, que deveria estar no destino há pelo menos 20 dias.

Uma empresa de correntes de São Leopoldo, na região metropolitana de Porto Alegre, está na fila há mais tempo: 40 dias. Se não tiver os contêineres para levar o produto até o México, pode perder um negócio de US\$ 1 milhão.

"Caso não consigamos cumprir esse contrato, isso fatalmente vai gerar a perda desse contrato para nós nos próximos anos", lamenta o diretor da empresa, Pedro Vicente Gonçalves.

"O mercado mundial é extremamente difícil. O exportador brasileiro, ao se inserir nesse mercado, tem que estar preparado para cumprir as normas que esse mercado dita. Prazo de entrega, com certeza, é a principal delas", observa Romildo Bondan, diretor do terminal de contêineres.

Encontre esta reportagem em:

<http://jornalnacional.globo.com/Jornalismo/JN/0,,AA784308-3586,00.html>

Anexo E: NOTÍCIAS DE 2004 SOBRE A ANTAQ

Assessoria de Comunicação Social - DNIT

Brasília, 20/2/2004 11:07:01

Antaq cria banco de dados sobre desempenho portuário

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) disponibiliza, a partir de hoje (20/02), em sua página na Internet (www.antaq.gov.br), o banco de dados do Sistema Desempenho Portuário, que dispõe de informações sobre indicadores operacionais dos portos brasileiros.

O sistema poderá ser acessado pelo público mediante solicitação de login/senha à Agência. As instruções estão na própria página da agência, no ícone Sistema Desempenho Portuário. Antes, o público tinha acesso apenas aos elatórios anuais, referentes a exercícios anteriores a 2002. Com esse novo sistema, ainda em fase de expansão, o usuário poderá acessar o banco de dados com informações que deverão ser atualizadas mensalmente (referentes aos meses anteriores).

Ao acessar cada item desta página o usuário estará recebendo informações sobre o Sistema Permanente para o Acompanhamento dos Preços e Desempenho Operacional dos Serviços Portuários - Desempenho Portuário. Até o momento, foram disponibilizadas as informações de indicadores operacionais de todas as mercadorias, até 31 de dezembro de 2003, dos portos de Paranaguá e Fortaleza.

Sobre o porto de Santos, o sistema dispõe de indicadores de contêineres até 31 de dezembro de 2003. Do porto de São Francisco do Sul já constam os dados de todos os produtos movimentados no primeiro trimestre de 2003. O porto de Rio Grande tem previsão de começar o envio dos dados a partir de março próximo. Os portos de Belém, Natal, Vitória, Rio de Janeiro Itajaí e Recife já estão integrados ao sistema e trabalhando no sentido de enviar os dados em breve.

Fonte: Ascom/Antaq (61) 315-4944

ASSESSORIA DE IMPRENSA/DG

Disponível em:

<http://www.dner.gov.br/imprensa/resultInfo.asp?id=715>

Ameaçada a modernização dos portos

Antonio Oliveira Santos

Presidente da Confederação Nacional do Comércio

Em 2003, ao completar dez anos, a Lei nº 8630/93, da reforma portuária, sofreu alguns impactos que prejudicaram a sua integral implantação. Assim, foi afetada justamente a fase final de consolidação dessa nova abertura dos portos, com a atração de investimentos privados e a garantia de bons serviços aos usuários, exportadores e importadores.

Antes de comentar o retrocesso verificado, torna-se oportuno destacar duas importantes conquistas dessa Lei, pela qual tanto lutou o empresariado brasileiro. Em primeiro lugar, em resultado prático comprovado, a redução do custo dos serviços, com a movimentação de um contêiner caindo da absurda média de US\$500/600 para apenas US\$ 150/200, bem perto dos melhores níveis internacionais. Em segundo, foi a rápida criação de cerca de 100 terminais privativos, com a metade processando cargas de terceiros, funcionando como pequenos portos independentes, desafogando os grandes complexos públicos.

Interrompendo o gradual processo de modernização do setor, logo no início do ano, começou a vigorar a Resolução nº 55, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), expedida ainda ao apagar das luzes do governo anterior (em 16.12.02) e que instituiu uma série de descabidas exigências, algumas em flagrante conflito com a Lei. Perdeu assim, a Antaq, a oportunidade de tranquilizar prestadores de serviços e usuários que, representados pela Ação Empresarial (integrada pelas principais entidades da classe no País), haviam se posicionado contra a inclusão dos portos no âmbito da Agência.

Após meses de reclamações e reuniões, em outubro de 2003, resolveu a Antaq editar nova Resolução (nº126), pretensamente reformadora, mas que confirma indevidas exigências e intervenções, inclusive alterando dispositivos de contratos de arrendamento firmados com os terminais privativos.. Diga-se de passagem, que a Antaq, incorporando e ampliando as atribuições do Ministério dos Transportes, criou enorme estrutura burocrática compreendendo três diretorias, três superintendências, 11 coordenadorias e 22 gerências, fora as representações estaduais.

Além dos obstáculos ao funcionamento dos terminais privados, a Resolução reguladora da Antaq consolida as licitações financeiras, que oneram sobremaneira os custos dos serviços portuários e também fortalece o poder das deficitárias estatais Companhias Docas, designando-as como Autoridade Portuária. Em consequência, ficaram enfraquecidos, sem funções, os Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), criados pela Lei, onde estão representados empresários e trabalhadores. Ao analisar essa resolução normativa, a Divisão Jurídica da CNC concluiu que as autorizações concedidas aos terminais não podem ser alteradas pela “agência reguladora, sob flagrante violação do princípio de legalidade.

Não bastassem as dificuldades trazidas pela Antaq, também o Ministério da Justiça entrou no circuito, instituindo a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – Conportos, que expediu extensa regulamentação a ser cumprida nas exportações. Paralelamente, ainda no ano passado, foram criados três grupos representativos para questões portuárias – de onde, certamente, surgirão novas exigências – nos Ministérios do Trabalho e dos Transportes, além de outro na própria Casa Civil da Presidência da República.

Face a esse verdadeiro caos que ameaça voltar ao sistema portuário, afastando os Investidores e desestimulando os exportadores, torna-se indispensável o estabelecimento de uma definitiva política nacional para o setor. Como contribuição a esse objetivo e com a responsabilidade de representar, talvez, o maior segmento entre os usuários, a CNC encaminhou à Comissão Portos da Ação Empresarial proposta que reafirma a abertura para privatização, estabelecida pela Lei no. 8630/93, destacando quatro medidas, baseadas na universal orientação adotada nos países industrializados, líderes do comércio internacional.

Em primeiro lugar, a regionalização dos portos, delegando o controle aos Estados, que exerceriam a administração subordinada às Secretarias de Transportes, como já ocorre, com pleno êxito, no Paraná e Rio Grande do Sul. Com essa providência, seria automaticamente cumprido o segundo item e antiga reivindicação dos empresários, a extinção das deficitárias Cias. DE Docas. Em terceiro, foi sugerida a substituição das licitações, que só oneram as operações de exportação e importação, por simples concorrências de projetos. Finalizando, a passagem das despesas de dragagem - que também oneram os serviços portuários – para responsabilidade da União. O artigo com esta reivindicação empresarial – unanimemente adotada em outros países – foi indevidamente vetado quando da promulgação da Lei no. 8630/93.

Esses itens foram incorporados às sugestões para formulação da Política Portuária Nacional, entregues no último Enaex, em novembro do ano passado, no Rio, pela Ação Empresarial ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Aliás, ciente da importância do setor, em recente inauguração de um terminal em Santos, o presidente declarou que “se os portos não forem eficientes, perde-se a produtividade conquistada”.

Publicado no Jornal do Brasil de 15/01/2004, Caderno Opinião, pág. A-9.

Disponível em:

<http://www.cnc.com.br/opin/Amea%C3%A7ada%20a%20moderniza%C3%A7%C3%A3o%20dos%20portos.htm>